BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 kwietnia 1936 r. | NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Motoryzacja Niemiec

OD REDAKCJI.

Zagadnienia motoryzacji kraju wzbudzają poważne zainteresowanie pośród najszerszych warstw społeczeństwa nietylko w Polsce, lecz również w szeregu innych państw świata. Wobec specjalnej wagi tego zagadnienia dla Polski, Redakcja Biuletynu skorzystała z nastręczającej się sposobności, udzielonej jej uprzejmie przez autora niżej publikowanego artykułu, aby przedstawić w skondensowanej formie dane, dotyczące prac w zakresie motoryzacji u naszego zachodniego sąsiada. Jest rzeczą oczywistą, że nadanie pracom motoryzacyjnym takich rozmiarów, jak to uczyniono w Niemczech, możliwem jest jedynie przy istnieniu tam regime'u totalnego i prowadzeniu całej gospodarki państwowej, a zwłaszcza gospodarki budżetowej i walutowej na zasadach niepraktykowanych w innych państwach kapitalistycznych. To też zaznajamiając się z poniższemi danemi stale należy mieć na uwadze te specyficzne warunki rozwoju życia gospodarczego Niemiec w latach ostatnich, które jako eksperyment, nie pozwalają już obecnie na sformułowanie o nich opinji ostatecznej. Odnosić się to powinno w szczególności do wywodów, dotyczących pokrycia kosztów budowy i eksploatacji autostrad w Niemczech, które obracają się w dziedzinie przewidywań na dalszą metę.

W dniu 23. III. br. odbyło się walne zgromadzenie Spółki Adam Opel A. G. — Zysk podzielono następująco:

1. Ustawowy kapitał zapasowy podwyższono z miljonów dwóch (2) na sześć (6), osiągając tem samem rezerwę w stosunku 10% do całego kapitału zapasowego, wynoszącego 60.000.000 RM.,
2. Stworzono osobną rezerwę w wysokości 9.000.000 RM. w związku ze zmianami: i to odnawianiem i rozszerzaniem urządzeń budowlanych.
3. Wyznaczono 1.000.000 RM. na cele pomocy Rodakom (Wohlfahrtszwecke). Suma już wydana.
4. Dywidendę wyznaczono na 6%.
5. Resztę zysku w sumie 2.169.518,13 RM. przeniesiono na nowy rachunek.

W nowym roku obrotowym zdaniem zarządu Spółki produkcja zakładów Adam Opel znacznie wzrośnie, zważywszy, że w pierwszych dwu i pół miesiącach b. r. wyprodukowano osobowych, dostawowych, oraz ciężarowych samochodów 28.882 wobec 23.632 w odpowiednim czasie roku zeszłego. Tem samem firma Adam Opel ze swoją roczną produkcją 1935 r. stanęła w wysokości ponad 102.000 samochodów w pierwszych szeregach producentów samochodowych świata. Przed Oplem wymienić należy z produkcji świata roku 1935 ponad 100.000 następujące zakłady:

„Ford"	1.302.853
„Chevrolet"	1.067.479
dwie fabryki koncernu „Chryslera":	
„Plymouth"	478.211
„Dodge"	314.480
trzy fabryki grupy „General-Motors":	
„Oldsmobile"	186.351
„Pontiac"	175.047
„Buick"	109.276
„Opel", jako ósmy	102.293

Jest prawdopodobnem, że Opel w tej skali posunie się wyżej, przyczem nadmienić należy, że większość kapitału „Opla“ należy do grupy „General-Motors“, korzystającej obecnie z rozwoju motoryzacji niemieckiej.

Gdy kanclerz Rzeszy Adolf Hitler w lutym roku 1933 wydał hasło motoryzacji Rzeszy, uznawał on, że w Niemczech, jako w kraju powstania samochodów, warunki tego rozwoju są szczególnie korzystne. Szereg wydanych od tego czasu ustaw przyczynił się wybitnie do rozwoju motoryzacji.

Ustawą z 10. IV. 1933 r. zwolniono od podatków nowe samochody osobowe, dopuszczone do ruchu po 31. III. 1933 r. Przez to koszty utrzymania małych i średnich samochodów osobowych zmniejszyły się o 10 do 15%.

Ustawa z 26. V. 1933 r. wprowadza znaczne ulgi podatkowe dla starszych wozów przez tworzenie możliwości kapitalizacji podatku samochodowego na korzystnych warunkach, z której to możliwości właściciele samochodu w szerokiej mierze korzystają.

Ustawą w przedmiocie uregulowania bezrobocia z 1. VI. 1933 r. dozwolono potrącenie od dochodu kosztów nabycia nowych wozów dostawowych i ciężarowych, nabytych w miejsce przestarzałych modeli, przez co poprawiono zbyt dla produkcji w tej dziedzinie.

Do tego doszedł w ciągu roku 1933 szereg zarządzeń niemniej doniosłych choć może nie zwracających w równej mierze co poprzednie uwagę, jak zniesienie przymusu odbywania szkoły jazdy dla prywatnych kierowców, obniżenie szeregu dość znacznych opłat dodatkowych, obniżenie czynszów najmu za garaże i obniżenie opłat i stawek ubezpieczeniowych itd.

Ważnem też jest bardzo wydatne popieranie przez kanclerza Hitlera sportu silnikowego, który w Niemczech miał już coprawda znakomitą tradycję. Tak samo niemniej ważne są środki, jakiemi uregulowano z natury przykrą konkurencję pomiędzy koleją a samochodem. Przez to bowiem, że kolej stała się udziałowcem w budowie wielkich autostrad, udało się kolej związać z interesami motoryzacji Rzeszy.

Rozwój motoryzacyjny Rzeszy podzielić można na 3 etapy.

Pierwszy stanowiły zarządzenia Rządu Rzeszy ogólnego popierania motoryzacji ruchu, ażeby przemysłowi i gospodarce krajowej dać możliwość do nastawienia i przestawienia się na ruch zmotoryzowany. Drugim etapem jest budowa autostrad i unowocześnienie dróg samochodowych, które znakomicie wzmożonej i jeszcze się wzmagającej gospodarce ruchu motoryzacyjnego mają dać potrzebną podstawę; trzecim etapem będzie sam ruch na drogach samochodowych, wynikający z sukcesu dwóch poprzednich etapów, jego zaopatrzenie w należyte urządzenia jak dworce, stacje naprawy itd.

Uświadomiono sobie w Niemczech, że sieć dobrych dróg jest najważniejszą przesłanką dla nowoczesnej motoryzacji. W zrozumieniu tej prawdy już w roku 1933 utworzył urząd t. zw. „Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen“ jako instancję centralną dla budowy wszystkich dróg niemieckich, oraz utworzył przedsiębiorstwo gospodarcze o charakterze publiczno-prawnym pod nazwą: „Reichtsautobahnen“.

W latach 1934 i 1935 Rząd Rzeszy udzielił dalszych wydatnych pomocy dla rozwoju automobilizmu, który, gdy tylko w roku 1933 był poczuł życzliwe nastawienie władz państwowych, napełnił się nowemi sokami żywotnemi.

Nowa ordynacja komunikacyjna zw. „Reichsstrassenverkehrsordnung“ narzuciła całemu obszarowi Rzeszy jednolitą regulację ruchu na drogach i dała samochodom w komunikacji odpowiednie stanowisko. Szczególną uwagę Ministerstwo Komunikacji poświęciło unormowaniu zarobkowego ruchu przewozu osób i towarów na drogach dalekobieżnych. Dla wozów ciężarowych wprowadzono specjalne ulgi podatkowe, a zachętę dla kupna nowych samochodów wogóle — stworzono przy okazji nowego ustawodawstwa o podatku dochodowym 16. X. 1934 r., według którego cena samochodu, używanego w zawodzie właściciela już w pierwszym roku po nabyciu w całej wartości potrącona być może od dochodu.

Licznemi próbami wiercenia za naftą jak i technicznemi oraz naukowemi doświadczeniami Niemcy starają się rozwinąć również krajowy przemysł pędny (paliwowy). Znane są uwieńczone znakomitym skutkiem wysiłki niemieckie do skonstruowania sztucznego kauczuku z gazu acetylenowego, których wyniki pokazano na wystawie samochodowej b. r.

Powróćmy jednakże znowu do liczb wspomnianego pierwszego etapu. Rok 1932 był ostatnim rokiem przed erą Hitlera.

W Niemczech dopuszczono do ruchu nowych samochodów osobowych i ciężarowych:

w 1932	52.000
w 1933	94.000
w 1934	154.000
w 1935	ponad 200.000

Od 1. VII. 1932 r. do 1. VII. 1935 r. ogólna liczba pojazdów mechanicznych włącznie motocykli wzrosła w Niemczech z 1.633.297 na 2.157.811 sztuk.

Ciekawe są też liczby handlu zagranicznego w tym zakresie. Niemcy w roku 1930 wprowadzili do kraju samochodów osobowych sztuk 11.014, a wywieźli tylko 3.738. W roku 1934 wprowadzili już tylko 5.059, a wywieźli 11.000.

Eksport niemieckich samochodów w roku 1935 wyniósł ponad 17.000 sztuk. W tymże

samym roku wartość całego wywozu niemieckich samochodów wynosiła okrągłe 60.000.000 RM., a saldo wywozowe wzrosło z roku 1934 na 1935 z 26,5 miljonów RM. na 47 miljonów RM.

Do wzrostu eksportu przyczyniły się również walnie sukcesy niemieckiego sportu automobilowego. W 14 wielkich międzynarodowych wyścigach samochodowych w roku 1935 — 13 razy odnieśli zwycięstwo Niemcy. 9 razy wygrał Mercedes-Benz i 4 razy „Auto-Union".

Parę słów należy poświęcić również wielkim drogom niemieckim, temu drugiemu etapowi motoryzacji Niemiec.

Realizacja tych planów dróg powierzona została inspektorowi dróg niemieckich Dr Todt'owi. W końcu roku 1935, tj. w 2 lata po rozpoczęciu ich budowy przy punkcie 0 koło Frankfurtu przez samego Hitlera, już 112 km było ukończonych. W budowie znajduje się obecnie 1.887 km. W ciągu roku 1936 wykonane być mają pierwsze 1.000 km. Pod budowę oddano ogółem 3.500 km. Cały program autostrad obejmuje 7.000 km, a oprócz tego unowocześnia się stopniowo około 40.000 km dróg Rzeszy (Reichsstrasse), na jakie się składają dotychczasowe dalekobieżne szosy krajowe i prowincjonalne, przejęte przez Rzeszę dla włączenia ich do ogólnego programu.

Jeszcze w bieżącym roku oddane będą dla ruchu następujące trasy autostrad:

Berlin — Szczecin (już częściowo oddana do ruchu 5. IV. 1936 r.)
Berlin — Hannover (będzie w tym roku najdłuższą trasą bo 200 km)
Królewiec — Elbląg
Bad Nauheim — Frankfurt n. R. — Heidelberg — Bruchsal
Monachjum — Rosenheim — Chiemsee — Traunstein
Wrocław — Lignica (wykończona obecnie na odcinku Wrocław — Gliwice)
Lipsk — Hala
Schleiz — Lanzendorf
Hamburg — Brema (w długości 70 km)
i dalej pół tuzina mniejszych o długości 20—30 km.

Wedle informacyj podanych przez Dr Todta w październiku 1935 r. pośrednio i bezpośrednio pracowało przy realizacji programu budowy autostrad w Niemczech 440.000 osób. Przy wykonywaniu tych robót używa się następującego sprzętu: 52.000 wózków, 2.200 lokomotyw, ponad 3.000 km torów, 1.000 betoniarek, 300 ekskawatorów itd. Walce drogowe wykonały w roku 1934 — 24 razy więcej robót niż w roku 1932 i sześć razy więcej niż w roku 1933. Ilość firm budowlanych, znajdujących się pod nadzorem sądowym, wynosiła w roku 1932 — 960 firm, zaś w roku 1934 dzięki wzmożonym robotom zaledwie 280.

Na otwartym odcinku autostrady Frankfurt n. R. — Darmstadt kursuje dziennie około 2.000 pojazdów, przyczem około 50% stałego ruchu komunikacyjnego w tej okolicy skierowano na autostradę. Z wykończonego odcinku autostrady pod Monachjum korzysta dziennie 2.500 pojazdów w dnie powszednie i około 6.000 pojazdów w dnie świąteczne. Po otwarciu trasy Berlin — Szczecin w dniu 5. IV. br. w przeciągu kilku pierwszych godzin przejechało przez autostradę przeszło 10.000 samochodów osobowych.

Wybudowanie całej projektowanej sieci autostrad w długości 7.000 km ma nastąpić w ciągu 5—7 lat i przypuszcza się, że intensywność ruchu wzrośnie dwukrotnie, osiągając 28 milj. km przebiegu rocznie (samoch. osobowe, ciężarowe i motocykle). Według obliczeń pojazdy te zaoszczędzać będą z powodu korzystania z autostrad około 800.000 RM. dziennie, czyli około 300 milj. RM. rocznie.

Rentowność autostrad ma być zapewniona. Koszty budowy wyniosą około 5 miljardów RM. Gdyby budowa ich nie była wykonywana, należałoby gruntownie przebudować przynajmniej 25% sieci dróg, których długość wynosi około 80.000 km. Uniknięcie gruntownej przebudowy jak również zredukowanie kosztów konserwacji zwykłych dróg ze względu na budowę specjalnych dróg samochodowych daje według dokonanych obliczeń oszczędność w sumie 1.360 miljardów RM.

Z sumy 5 miljardów RM., które mają być wydatkowane na budowę autostrad, 30% przypada na robociznę, z czego 75%, dzięki zatrudnieniu większej ilości bezrobotnych, stanowi odciążenie kosztów, ponoszonych przez Opiekę Społeczną i walkę z bezrobociem. Otrzymamy więc w ten sposób 2 miljardy RM., do których należy dodać również ¼ miljarda RM. na częściowe odciążenie rynku pracy, oraz tyleż uzyskanych z oszczędności w wydatkach na drogi objazdowe zbędne przy autostradach.

Wynikałoby z tego, że nie budując autostrad Rzesza musiałaby wydać i tak bądź na drogi, bądź na zapomogi bezrobotnym 4.360 miljardów RM., a nadwyżka wydatków spowodowana budową autostrad, wyniesie niespełna 1 miljard RM.

Koszty oprocentowania i amortyzacji 5 miljardów RM. wynosić będą 350 miljonów rocznie, z czego na rachunek autostrad należałoby zaliczyć 70 miljonów RM.

Koszty konserwacji oraz wydatki eksploatacyjne i administracyjne obliczane są w wysokości od 11 do 13,50 RM. dziennie na 1 km. autostrad.

Pokrycie tych wydatków mają dać dochody z wydzierżawionych stacyj benzynowych, warsztatów i zapasowych garaży, co wyniesie około 16,50 RM. na 1 km. Przeciętne wpływy z opłat samochodowych można przyjąć na 220 RM. dziennie z 1 km. auto-

strad. Wpływy te w zupełności mają pokryć wydatki na konserwację oraz na oprocentowanie i amortyzację kapitału 1 miljarda RM., ustalonego jako rzeczywisty kapitał inwestycyjny całej sieci wykonywanych autostrad w Niemczech. Jako dodatkową rezerwę dochodów uważać należy wpływy z opłat od samochodów ciężarowych i motocyklów. Generalny inspektor drogowy postanowił nie pobierać opłat za używanie autostrad.

Dodać należy kilka uwag o budowie samych autostrad; powierzchnia ich składa się z betonu lub smołowego asfaltu; każda autostrada ma dwie trasy o szerokości 7,5 mtr., które rozdzielone są zieleńcem o szerokości 5 mtr.

Niema skrzyżowań z innemi drogami lub koleją, a drogi dojazdowe wpuszczają ruch na autostradę pod kątem jaknajłagodniejszym.

Nad porządkiem czuwa specjalnie wyszkolona policja samochodowa.

Autostrady prowadzą przez najpiękniejsze okolice Niemiec, przystosowując się same do krajobrazu. W punktach, w których przedstawiają się wybitnie piękne widoki jak i w idylicznych miejscach leśnych stworzono możliwości dla odstawienia pojazdów. Autostrady zresztą mijają osiedla i w tym też kierunku przerabiane są inne szosy dalekobieżne.

Wybitnie turystycznemi są drogi górskie: a więc około 300 km droga alpejska (Deutsche Alpenstrasse), prowadząca od Jeziora Boden do Königsee, a otwierająca całe piękno niemieckiej części Alp. Dalej będą takiemi drogami Schwarzwald Hoch - Strasse, Beyrische Ostmarkstrasse i Sudetenstrasse.

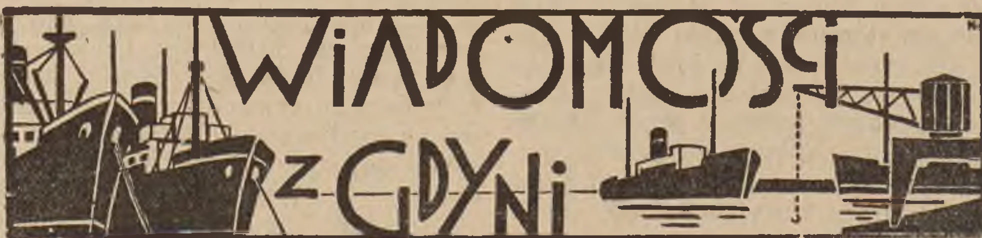
Henryk Chudziński.

LITERATURA:

Motor u. Sport, 1936, zeszyt 14, str. 32.

Auto i Technika Samochodowa, 1936, zeszyt 1/2, str. 43.

Die Strasse, rocznik 1935, Allgemeine Automobilzeitung 1935/36, Motorwelt 1936, zeszyt 6.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY

W dniu 23 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego ustalony został skład reprezentacji Izby na otwarciu Targów Poznańskich oraz udział przedstawicieli Izby w plenarnem Zebraniu Związku Izb oraz poszczególnych komisyj związku, jakie się odbędą w przeddzień otwarcia Targów Poznańskich oraz w dniu 27. bm. W wyniku obrad ustalono, że do Poznania udadzą się Prezes Izby p. Stanisław Tor, wiceprezes Dr Konrad Kasperowicz, Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski oraz wicedyrektor p. Józef Kawczyński. Następnie Prezydjum wyznaczyło przedstawicieli Izby do Rady Nadzorczej i Zarządu Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni w związku z decyzją przystąpienia Izby do tego towarzystwa w charakterze udziałowca, wreszcie, po rozpatrzeniu kilku wniosków budżetowych, Prezydjum uchwaliło nadanie dyplomu honorowego f. Eberhardt w Bydgoszczy w związku ze 100-leciem jej istnienia.

NOWY DYREKTOR IZBY.

W dniu 24 kwietnia przybył do Gdyni i objął urzędowanie na stanowisku Dyrektora naszej Izby Dr Józef Kulikowski, mianowany ostatnio przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu, na wniosek Prezydjum Izby.

Nowego Dyrektora Izby wprowadził w urzędowanie Prezes Izby p. Stanisław Tor, który przy tej okazji wygłosił krótkie przemówienie do zebranych urzędników Izby, podnosząc wagę zadań, jakie Izba Gdyńska ma do spełnienia i wskazując na konieczność wytężonej pracy urzędników pod nowem kierownictwem.

———

Dr Józef Kulikowski urodził się w r. 1898. Do gimnazjum uczęszczał początkowo w Mińsku Litewskim, a następnie, na skutek ewakuacji — w Orle. W 1916 r. powołany został do wojska rosyjskiego, a w 1917, na skutek kontuzji zwolniony ze służby. W 1918 r. pracował w Radzie Polskiej Ziemi Mińskiej jako organizator szkolnictwa polskiego i rad polskich, prowadząc jednocześnie pracę wśród młodzieży wiejskiej w kierunku przysposobienia wojskowego. W październiku 1918 r. wstąpił na Uniwersytet Warszawski, a następnie służył w wojsku polskiem, biorąc udział w wojnie polsko - bolszewickiej. Zwolniony został z wojska po zakończeniu kampanji w r. 1920, w randze podporucznika rezerwy. W 1922 r. ukończył wydział prawa Uniwersytetu Poznańskiego. W r. 1922/3 był asystentem

przy katedrze Ekonomiki. Na początku 1924 roku uzyskał doktorat nauk politycznych i ekonomicznych. W związku z ogłoszoną rozprawą z zakresu polityki kredytowej powołany został w r. 1924 do Ministerstwa Skarbu i jednocześnie pełnił funkcje st. asystenta Uniwersytetu Warszawskiego.

W Ministerstwie Skarbu zajmował stanowisko referenta spraw polityki kredytowej i zastępcy naczelnika wydziału, a w 1927 r. kierownika wydziału Polityki Kredytowej, jednocześnie był komisarzem Banku Gospodarstwa Krajowego i Państwowego Banku Rolnego, oraz delegatem Ministra Skarbu do szeregu instytucyj kredytowych. W 1927 r. wybrany został do Rady Zarządzającej Spółki Eksploatacji Soli Potasowych (TESP). W tymże 1927 r. opuścił służbę państwową i przeszedł do Polskiego Towarzystwa Handlu z Rosją „Polros". Przez Towarzystwo to wydelegowany został na stanowisko oddziału warszawskiego S. A. „Sowpoltorg". Pozatem w 1928 r. zorganizował Towarzystwo „Pol-or", zajmując się eksportem na Bliski Wschód. Z końcem 1928 r. powołany został na stanowisko dyrektora zarządzającego „Sowpoltorgu" w Moskwie, na którem to stanowisku przebywał do jesieni 1931., organizując eksport szeregu polskich wyrobów do Z. S. R. R.

Po powrocie do kraju, w r. 1932, na zlecenie związków gospodarczych, podjął organizację handlu clearingowo - kompensacyjnego w Polsce i został wybrany do zarządu Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, w którem od początku pełnił funkcje naczelnego dyrektora, a następnie powołany został na stanowisko prezesa zarządu tego Tow. Poza zorganizowaniem samej spółki i jej aparatu zagranicznego, zawarł szereg umów kompensacyjnych z krajami bałkańskiemi, które do dnia dzisiejszego stanowią podstawę działalności Towarzystwa.

Dr Kulikowski ogłosił drukiem szereg rozpraw ekonomicznych („Wpływ inflacji na przemysł polski", „Kredyt w Polsce w dobie inflacji", „Bankowość w Polsce i problem jej sanacji", „Rozbudowa miast i jej finansowanie") oraz szereg prac i artykułów w czasopismach ekonomicznych.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

W środę, dnia 22 kwietnia odbyło się doroczne Walne Zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni. Po zagajeniu zebrania przez Prezesa Korporacji D-ra Władysława Smolenia, na marszałka powołany został jednomyślnie Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu poseł Tadeusz Marchlewski, poczem wysłuchano sprawozdania Zarządu z działalności Korporacji w roku sprawozdawczym i udzielono Zarządowi absolutorjum. Przed przystąpieniem do wyborów nowych władz Korporacji na rok następny, Zebranie uchwaliło nadać dotychczasowemu Prezesowi Korporacji D-rowi Władysławowi Smoleniowi godność honorowego członka Korporacji w uznaniu jego wybitnych zasług w pracy dla kupiectwa gdyńskiego. W wyniku odbytych następnie wyborów do nowego Zarządu Korporacji, powołani zostali na Prezesa — p. Czesław Nowacki, na wiceprezesów pp. Wojciech Mikołajczyk i Michał Królikowski, na sekretarza p. Stanisław Latosiński, na skarbnika p. Wojciech Buchholz i na ławników pp. Franciszek Grzegowski, Juljusz Hundsdorff, Józef Jereczek, Benon Ratajczak, Kazimierz Turzyński, Adam Tomaszewski, z nominacji Prezesa Korporacji do Zarządu weszli p. p. Jerzy Hildt oraz Józef Skwiercz.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy całej floty handlowej polskiej w marcu, za wyjątkiem linji palestyńskiej towarzystwa Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A. wyniosły 104.223 t. towarów, wobec 80.337,5 t. w marcu 1935 roku. Wzrost przewozów zatem wynosi względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku — 29%.

Na eksport przypadło 70.957 t. (III. 1935: 60.329 t.), na import 30.391 ton (III. 1935: 14.630 t.), na przewozy między portami zagranicznemi i tranzytowe 2.875 ton (III. 1935: 5.761 t.) Najwięcej wzrosły przewozy w kierunku importowym, na co złożyła się prawie wyłącznie praca trampów Żeglugi Polskiej, natomiast przewozy między portami zagranicznemi się zmniejszyły, choć wartość ich wzrosła, gdyż w marcu ub. roku był to przeważnie węgiel, obecnie — kukurydza i ładunki drobnicowe.

Przewozy Żeglugi Polskiej wzrosły z 34.145 ton w marcu ub. roku na 61.394 ton w marcu bież. roku. Na eksport w przewozach tego towarzystwa przypadło 32.082 t. (III. 1935: 22.730 ton, na import 26.437 ton (III. 1935: 11.055 t.), na przewozy między portami zagranicy i tranzytowe 2.875 ton (III. 1935: 360 t.)

Statki linjowe Żeglugi Polskiej przewiozły 26.682 ton towarów (III. 1935: 14.748 t.) czyli przewozy floty linjowej prawie się podwoiły względem odpowiedniego miesiąca ub. roku. Eksportowych towarów przewieziono 14.288 t. (III. 1935: 7.088 t.), importowych 11.229 t. (III. 1935: 7.300 t.), tranzytowych 1.165 t. (III. 1935: 360 ton).

Statki przygodnej żeglugi (trampy) Żeglugi Polskiej przewiozły 34.712 t. towarów wobec 19.397 t. w marcu 1935 r., to znaczy, że przewozy grupy trampowej również ogromnie wzrosły, prawie o 90%, to też niejasne jest, — w statystyce rocznej towarzystwa linje czy trampy wykażą tym razem większy wzrost względny przewozów. Godne jednakże jest zaznaczenia, że s/s Wisła skombinowanej linji Żeglugi Polskiej i Gdynia — Ameryka L. Ż.

z Gdyni do Ameryki Południowej, jako statek towarowy w statystyce Żeglugi Polskiej, nie mającej samodzielnej linji do Ameryki Południowej policzony jest do trampów i inny byłby wynik statystyki, gdyby statek ten został włączony do statystyki linij regularnych.

W eksportowym kierunku trampy przewiozły 17.794 t. towarów wobec 15.642 t. w marcu ub. roku, w importowym 15.208 t., wobec 3.755 t. w marcu ub. roku. Na eksport złożyły się: wywóz węgla (13.094 t.), koksu (2.200 t.), zboża (2.400 t.) i mąki (100 t.), na import — przywóz pomarańcz i cytryn (1.338 t.), tomasyny (8.399,5 t.), rudy (2.668 t.), wełny (130,5 t.), oraz na s/s Wisła: kawy (624,7 t.), quebracho (1.757,5 t.) i skór (290 t.) Prócz tego w przewozach między portami zagranicznemi, na s/s Wisła przewieziono z Płdn. Ameryki do Bergen 1.710 t. kukurydzy. (III. 1935: 0).

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego zwiększyły swe przewozy z 5.839 t. towarów i 44 koni w marcu 1935 r. na 8.661 t. towarów i 76 koni w marcu bież. roku. Jest to wzrost o 50% w stosunku do odpowiedniego miesiąca poprz. roku, co stanowi rekord dla relacyj wzajemnych mies. sąsiadujących lat, oddawna nienotowany. Wpływu na to nie miało zaprowadzenie nowej linji Gdynia — Havre przez „Polbryt“, gdyż linja ta, jako służąca głównie przewozowi emigrantów, większych ilości ładunku w marcu br. jeszcze nie przewoziła.

Na obu linjach do Anglji przewieziono eksportowych ładunków 5.841 t. (III. 1935: 3.424 ton), importowych 2.766 t. (III. 1935: 2.435 t.) Do Londynu wywieziono 2.092 t. i 47 koni (III. 1935: 1.802 t.), w tem przez Gdynię 1.779 t. i wszystkie konie (III. 1935: 1.402 t.), przez Gdańsk 313 t. (III. 1935: 400 ton). Do Hull wywieziono 3.749 t. towarów i 29 koni (III. 1935: 1.622 t. i 12 koni) w tem przez Gdynię 1.428 ton towarów i wszystkie konie (III. 1935: 937 t.), przez Gdańsk 2.321 t. (III. 1935: 685 t.) Wszystkie więc pozycje dla Gdyni zwyżkowały, lecz szczególnie silnie wzrosła pozycja eksportu z Gdańska do Hull.

Z Londynu przywieziono 1.484 t. towarów. (III. 1935: 1.323 t.), w tem przez Gdynię 1.260 t. (III. 1935: 1.021 t.), przez Gdańsk 224 t. (302 t.), z Hull przywieziono 1.282 t. towarów (III. 1935: 1.112 t.), w tem przez Gdynię 1.170 t. (III. 1935: 774 t.), przez Gdańsk 112 t. (III. 1935: 338 t.) W kierunku importowym wszystkie pozycje ogólne lekko zwyżkowały, pozycje importu przez Gdynię — również, import przez Gdańsk — zniżkował.

Linja Gdynia — Dover — Havre, uruchomiona głównie dla wyjściowego ruchu pasażerskiego (emigranci z przesiadaniem na dalsze linje w portach francuskich i angielskich) przewiozła ogółem 54 t. towarów, w tem 6 t. w eksporcie i 48 t. w imporcie. Od końca marca linja ta ma marszrutę: Gdynia — Londyn — Havre i przewozi większe ilości ładunków.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, S. A., przewiozła na linji Gdynia—Ameryka Północna 468 pasażerów i 3.170 ton ładunku, oraz pocztę, wobec 295 pasażerów i 1.594 t. ładunku, przewiezionych w marcu ub. roku.

Ten wynik osiągnięto przy równej ilości podróży (po jednej w każdą stronę) z marcem poprzedniego roku. Przyjazdowy ruch wyraził się liczbami: 173 pasażerów i 1.140 t. ładunku (III. 1935: 95 pas. i 1.117,5 t. ładunku). Odjechało: 295 pasażerów i wywieziono 2.030 ton ładunku (III. 1935: 202 pas. i 477 t. ładunku). W ruchu towarowym, jak i w poprzednich miesiącach uwydatnia się więc nadal znaczny wzrost eksportu do Stanów Zjednoczonych na statkach tej linji. Na linji południowo - amerykańskiej odjazdów, ani przyjazdów nie było.

Statki Polskarobu przewiozły w marcu 30.998 t. węgla (III. 1935: 38.739 t.), co jest miesięczną liczbą znacznie niższą niż średnią. Złożyła się na to zmniejszona liczba podróży statków towarzystwa — 11, zamiast 13—14, jak zwykle; jeden ze statków wykonał tylko dwie podróże.

Za to cały przewieziony węgiel był węglem eksportowym (III. 1935: w przewozach figurowało 5.041 t. węgla przewiezionego między portami zagranicznemi). Wywieziono: do Szwecji 15.881,5 t., do Norwegji 12.386,5 t., do Holandji 2.730 ton węgla. Odwiedzono porty: Göteborg (3 razy), Stockholm, Aalesund, Helsingborg, Gefle, Tofte, Slemmestad, Stavanger, Rotterdam.

PRZYJŚCIE SS. „PUŁASKI“.

W dniu 22 kwietnia o godz. 16-ej przyszedł z Południowej Ameryki do Gdyni polski transatlantycki statek „Pułaski“, po odbyciu swej pierwszej podróży do Ameryki Południ. Na statku tym znajdowało się 66 pasażerów oraz 1397 t. drobnicy. Odejście ss. „Pułaski“ w drogę powrotną do Południowej Ameryki przewidziane jest dnia 30 kwietnia br.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I-SZYM KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w I. kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od stycznia do marca 1936 r. Komisarjat Rządu **udzielił zezwoleń na budowę** 51, z tego w styczniu 29, w lutym 9, w marcu 13, gdy w kwartale poprzednim, t. j. IV. roku 1935 udzielono zezwoleń na budowę 231, a w kwartale I. 1935 roku — 54. Kwartał I., jako jeszcze zimowy, zazwyczaj nie obfituje w liczbę udzielonych zezwoleń i rozpoczętych budynków.

Rozpoczęto budynków ogółem w I kwartale 1936 — 112, gdy w IV kwartale 1935 rozpoczęto budynków 179, a w I kwartale 1935 — 63.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosi 59, gdy w IV kwartale r. ub. budynków stałych rozpoczęto 92, a w I. kwartale r. ub. — 35.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 141 tysięcy m³, gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV. kwartale r. ub. wynosiła 257 tysięcy m³, a rozpoczętych w I kwartale 1935 — 100 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w I. kwartale 1936 r. według kosztorysów ma wynosić 4.545 tysięcy złotych, gdy w IV. kwartale 1935 r. miał wynosić 8.405 tysięcy złotych, a w I. kwartale 1935 r. — 3.308 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków, rozpoczętych w I-m kwartale 1936 podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**59**	**22**	**15**	**22**
w tem: mieszkalne				
murowane	57	21	14	22
przemysłowe				
murowane	2	1	1	—
Kubatura w m³ ogółem	**141,260**	**41,281**	**46,952**	**53,027**
w tem: mieszkalne				
murowane	140,916	41,127	46,762	53,027
przemysłowe				
murowane	344	154	190	—
Koszt budowy w 1000 zł	**4,545**	**1,383**	**1,548**	**1,614**
w tem: mieszkalne				
murowane	4,541	1,381	1,546	1,614
przemysłowe				
murowane	4	2	2	—

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 53, gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosiła 87, a w I. kwartale 1935 — 28.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 9 tysięcy m³, podczas gdy w IV kwartale r. ub. wynosiła 17 tysięcy m³, a w I. kwartale roku ub. — 5 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. ma wynieść według kosztorysów 117 tysięcy złotych, podczas gdy w IV. kwartale r. ub. wynosić miał 216 tysięcy złotych, a w I. kwartale r. ub. — 50 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I kwartale 1936 roku przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**53**	**12**	**23**	**18**
w tem: mieszkalne				
murowane	39	—	21	18
drewniane	13	12	1	—
przemysłowe				
murowane	1	—	1	—
Kubatura w m³	**9,406**	**2,025**	**4,164**	**3,217**
w tem: mieszkalne				
murowane	6,927	—	3,710	3,217
drewniane	2,217	2,025	192	—
przemysłowe				
murowane	262	—	262	—
Koszt budowy w 1000 zł	**117**	**30**	**50**	**37**
w tem: mieszkalne				
murowane	82	—	45	37
drewniane	32	30	2	—
przemysłowe				
murowane	3	—	3	—

Zakończono budynków ogółem w I kwartale 117, gdy w kwartale IV. r. ub. zakończono budynków 236, a w kwartale I. r. ub. 43.

Liczba budynków stałych, zakończonych w I. kwartale 1936 r. wynosi 33, gdy w kwartale IV. 1935 r. wynosiła 102, a w kwartale I. 1935 r. — 38.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w I. kwartale r. b. wynosi 81 tysięcy m³, podczas gdy w IV. kwartale r. ub. wynosiła 131 tysięcy m³, a w I. kwartale r. ub. 61 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w I. kwartale r. b. według kosztorysów wynosi 2.511 tysięcy złotych, gdy w kwartale IV. r. 1935 wynosił 4.043 tysięcy złotych, a w kwartale I. r. 1935 — 2.072 tysiące złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków, zakończonych w I-m kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**33**	**15**	**8**	**10**
w tem: mieszkalne				
murowane	33	15	8	10
przemysłowe	—	—	—	—
Kubatura w m³	**81,331**	**31,801**	**21,950**	**27,580**
w tem: mieszkalne				
murowane	81,331	31,801	21,950	27,580
Koszt budowy w 1000 zł	**2,511**	**953**	**754**	**804**
w tem: mieszkalne				
murowane	2,511	953	754	804

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale 1936 r. wynosi 84, gdy w IV kwartale 1935 wynosiła 124, a w I-m kwartale 1935 r. — 5.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale br. wynosi 16 tysięcy m³, gdy kubatura budynków zakończonych w IV. kwartale 1935 r. wynosiła 21 tysięcy m³, a w I. kwartale 1935 — niecały tysiąc m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale rb. wynosi 206 tysięcy złotych, podczas gdy koszt budowy budynków zakończonych w IV. kwartale 1935 r. wynosił 266 tys. złotych, a w I. kwartale 1935 r. — 12 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I-m kwartale 1936 r. przedstawia tablica poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III 8
Liczba budynków ogółem .	**84**	**36**	—	**4**
w tem: mieszkalne				
murowane .	4	—	—	43
drewniane .	36	36	—	—
przemysłowe				
murowane .	5	—	—	5
Kubatura w m³	**16,142**	**6,564**	—	**9,578**
w tem: mieszkalne				
murowane .	8,491	—	—	8,491
drewniane .	6,564	6,564	—	—
przemysłowe				
murowane .	1.087	—	—	1,087
Koszt budowy w 1000 zł . .	**206**	**95**	—	**111**
w tem: mieszkalne				
murowane .	100	—	—	100
drewniane .	95	95	—	—
przemysłowe				
murowane .	11	—	—	11

Liczba mieszkań, izb mieszkalnych i izb niemieszkalnych, rozpoczętych i zakończonych w I. kwartale 1936 r. przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
rozpoczęto				
mieszkań	408	127	118	163
izb mieszkalnych . . .	1,131	335	313	483
izb niemieszkalnych . .	314	84	112	118
zakończono				
mieszkań	295	129	43	123
izb mieszkalnych . . .	850	351	146	353
izb niemieszkalnych . .	223	88	63	72

WŁĄCZENIE NOWYCH POCIĄGÓW POSPIESZNO TOWAROWYCH DO ROZKŁADU JAZDY.

Nowy rozkład jazdy P. K. P. przewiduje od dnia 15 maja br. uruchomienie na próbę pociągów pośpieszno - towarowych dla przyśpieszenia przewozu towarów między Gdynią i Gdańskiem z jednej strony, a Warszawą i Łodzią z drugiej. Z Gdyni odjeżdżać będzie pociąg pośpieszno - towarowy o godz. 19 m. 40 a do Łodzi będzie przyjeżdżać o godz. 7 m. 52 — do Warszawy o godz. 7. m. 57, zaś w kierunku odwrotnym wyjeżdżać ma z Warszawy o godz. 13 m. 30, z Łodzi o godz. 18 m. 33, a przyjeżdżać do Gdyni o godz. 5,40. Do przewozu temi pociągami przyjmowane będą tylko przesyłki nadawane jako pośpieszne, najpóźniej na 2 godziny przed odejściem pociągu.

WIADOMOŚCI Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU I W I. KWARTALE BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w pierwszym kwartale br. wyniósł 1.266.075 ton, co w porównaniu do 1.184.594 ton w tym samym okresie roku ubiegłego stanowi wzrost o 81.481 ton. Z powyższej ilości na przywóz przypadło 155.270 ton (w r. 1935 — 119.873 ton) i na wywóz 1.110.805 ton (w r. 1935 — 1.064.721 ton). Jak wynika z liczb dopiero co przytoczonych port gdański rozwinął swe obroty tak po stronie przywozu jak i po stronie wywozu niemal w jednakowym stopniu. O ile jednak w stosunku do ilości wywozu przyrost przedstawia się w liczbie raczej skromnej 56,1 tys. ton na ogólną ilość 1.110,8 tys. ton, to przyrost w przywozie procentowo przedstawia się znacznie poważniej, bo 35,4 tysiące ton na ogólną ilość 155,2 tys. ton t. zn. zgórą 20 %. Oczywiście byłoby na podstawie wyników I. kwartału przedwcześnie wysuwanie jakichbądź dalej sięgających wniosków, niemniej jednak podkreślić należy różnicę w kształtowaniu się w dziedzinie przywozu liczb dla portu gdańskiego w porównaniu z temi samemi liczbami dla portu w Gdyni na niekorzyść tego ostatniego.

Co się tyczy przeładunku towarów w porcie gdańskim w miesiącu marcu, to wyraził się

on ogólną liczbą 390.018 ton (w marcu 1935 r. 327.016 ton) z czego na przywóz przypadło 37.699 ton (w marcu 1935 r. — 36.379 ton) i na wywóz 352.319 ton (w marcu 1935 r. — 290.637 ton).

W poszczególnych pozycjach przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu do odnośnych liczb za ten sam miesiąc w roku zeszłym, zaszły zmiany następujące: zwiększenie wykazał przeładunek fosforytów 6.172 ton (0), żelazo surowe 608,4 ton (27 ton), żelazo i stal (nowe) 2.392,5 ton (1.251 ton), tłuszcze i oleje zwierzęce 1.991.5 ton (795,2 ton); zmniejszenie przywozu wykazały towary następujące: wełna surowa 5,7 ton (16,8 ton), przędza wełniana 2,7 ton (27 ton), przędza bawełny 11,7 ton (113,4 ton), szmaty 92,1 ton (27 ton), rudy rozmaitego rodzaju 6.309,9 ton (14.609,5 ton), nasiona 533,1 ton (1.733,9 ton), kawa 265,2 ton (548,4 ton) i śledzie solone 1.424,1 ton (2.491 ton).

W wywozie główne zmiany dotknęły następujące kategorje towarów: zwiększenie nastąpiło przy wywozie pszenicy 3.902,1 ton (1.016 ton), jęczmienia 40.035,6 ton (7.405 ton), roślin strączkowych 6.080 ton (835 ton), mąki — 20.394 ton (2.887 ton), bekonów 97,5 ton (78 ton), smarów 1.721 ton (99 ton), parafiny 1.026 ton (379 ton), makuchów 4.078,6 ton (385 ton), drzewa tartego 50.580,7 ton (31.844 ton) i cynku 728,7 ton (518,1 ton); zmniejszenie wywozu wykazały następujące towary: żyto 25.361 ton (45.872 ton), smary do trybów 607,7 ton (875 ton) i węgiel 152.773 ton (159.997 ton).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

W miesiącu marcu weszło do portu w Gdańsku tonażu morskiego więcej, aniżeli w poprzednim miesiącu, jak również więcej, aniżeli w marcu 1935 roku. Zanotowano urzędowo na wejściu: w marcu br. — 424 statki o ogólnej pojemności 254.943 t. rejestrowych netto, w lutym rb. 324 statki z 201.602 t. r. n., w marcu 1935 roku: 352 statki z 243.232 t. r. n.

W pierwszym kwartale br. weszło do portu 1129 statków morskich o ogólnej pojemności 700.942 ton rej. netto, wobec 980 statków z 654.834 t. r. n. w odpowiednim kwartale 1935 roku. Zwyżka tonażu na wejściu wynosi więc 7%, w porównaniu z zimowym kwartałem poprzedniego roku.

Pod względem bander statków na wejściu obraz w marcu był następujący: statki niemieckie — 138 z 64.717 t. r. n., duńskie 87 z 47.489 t., szwedzkie 77 z 41.692 t., norweskie 33 z 27.170 t., fińskie 15 z 21.805 t., polskie 26 z 19.890 t., angielskie 11 z 14.326 t. itd.



REKONSTRUKCJA FINANSOWA HAMBURG — AMERIKA LINIE I NORDDEUTSCHER LLOYDU.

W obu wielkich niemieckich towarzystwach żeglugowych: Hapagu i Norddeutscher Lloyd przeprowadzana jest obecnie gruntowna przebudowa ich podstaw finansowych. Przez częściową redukcję niektórych elementów kapitału każdego z towarzystw i zwiększenie ponowne kapitału do 46,06 mil. marek u Lloydu i do 46,37 mil. marek u Hapagu doprowadza się udział kapitału państwowego w obu towarzystwach do 75 procent. Dotąd państwo niemieckie posiadało nieznaczny udział w tych przedsiębiorstwach, natomiast znaczny wpływ przez nabycie licznych akcyj miała grupa przemysłowca samochodowego Opela. Teraz udział tej grupy spada do minimum, gdyż po redukcji odpowiedniej części kapitału prawo pierwokupu nowych akcyj dla tej grupy nie zostaje zachowane. Również wielkie banki skreśliły część swych pretensyj względem obu towarzystw z tytułu udzielonych im kredytów, otrzymując częściowo rekompensatę w zobowiązaniach skarbu państwa, częściowo w zapowiedzianej nowej emisji akcyj Norddeutscher Lloydu. Państwo jednakże cofa równocześnie bankom czynności kredytowe względem obu towarzystw żeglugi morskiej.

W ten sposób zasadniczo przeprowadza się oddzielenie towarzystw żeglugowych od bezpośrednich wpływów banków i przemysłu, co zostało osiągnięte na drodze przejęcia ¾ kapitału towarzystw przez państwo.

POCZĄTKI OŻYWIENIA W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM.

Niezależnie od zarysowującego się w niektórych krajach ożywienia budownictwa okrętów wojennych również w budownictwie handlowych statków nastąpiła znaczna poprawa. Na 1-go kwietnia w budowie znajdowało się na całym świecie 1.820.114 ton brutto tonażu okrętowego, czyli o 276.961 ton więcej niż na 1-go stycznia br. Jednocześnie liczba powyż-

sza jest rekordem, nie notowanym już prawie od lat pięciu — od 1 lipca 1931 roku. (Dane Lloyd's Register of Shipping).

W Wielkiej Brytanji i Irlandji stopień wzrostu ożywienia był wyższy aniżeli w pozostałych krajach, budujących okręty. W roku 1. IV. 1935 — 1. IV. 1936 wzrost budującego się tonażu w W. Brytanji i Irlandji wyraził się 286.546 t. i buduje się obecnie 842.361 t., ostatni kwartał przytem wykazał rekord nienotowany od grudnia 1930 roku. W pozostałych krajach wzrost za rok wynosi 178.000 t. i obecny stan budownictwa — 977.753 t. Z tonażu tego 317.053 t. buduje się w Niemczech, 130.662 ton w Japonji, 146.280 t. w Holandji, 112.750 t. w Szwecji, 55.405 t. w Danji.

Prawie trzecia część budującego się tonażu — to cysternowce, motorowe lub parowe: jest ich w budowie 76 o pojemności łącznej 600.896 t. brutto, w tem 160.670 ton buduje się w W. Brytanji i Irlandji, 148.100 t. w Niemczech, 73.485 t. w Holandji, 63.700 t. w Szwecji, 45.300 t. w Stanach Zjednoczonych, 45.065 t. w Japonji, 26.200 t. w Danji i 15.456 t. we Francji.

Anglja wciąż buduje więcej parowców niż inni; w pozostałych krajach przeważa budowa motorowców: z tonażu budującego się w W. Brytanji i Irlandji motorowców jest 402.890 t., w pozostałych krajach — 669.273 t.

Siłownie okrętowe budujących się okrętów obejmują: 421.000 koni maszynowych w turbinach parowych, 342.000 KM. w maszynach tłokowych i 963.000 KM. w motorach spalinowych.

BUDOWA STATKU LINJOWEGO DLA ZNACZNEJ ILOŚCI PASAŻERÓW.

Finska Angfartygs A. B. w Helsinkach, która początkowo zamierzała budować nowy statek linjowy dla ruchu Helsinki — Kopenhaga — Hull w Finlandji ostatecznie zamówiła go na stoczni w Helsingör, Danja.

Będzie to parowiec, posiadający pomieszczenia dla 200 pasażerów. Koszt budowy — 2.500.000 koron duńskich.

WIELKI STATEK LINJOWY JAKO KLIENT DOSTAWCÓW PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH.

W ekonomji organizmu państwowego konsumcja produktów spożywczych na wielkich statkach linjowych gra dość poważną rolę, jak na to wskazuje przykład francuskiego linjowca transatlantyckiego „Normandie". Podczas 16 swych podróży przez ocean w roku 1935 kolos ten zużył: 200 ton wołowiny, 85 t. mąki, 55 t. ryb, 215 t. ziemniaków, 28 t. masła, 59.000 szynek, 600 tys. sztuk owoców. Butelek osuszono: piwa 1,6 mil. sztuk, zwykłego wina 130.000, szampana i lepszych win 25.000, likierów i wódek 8.000, wód mineralnych 38.000 i wiele ton tytoniu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WARUNKI ZBYTU MIĘSA WIEPRZOWEGO DO SZWECJI.

Import mięsa wieprzowego do Szwecji podlega licencjonowaniu. O licencję starać się musi importer szwedzki. Naogół władze szwedzkie udzielają pozwoleń na przywóz w chwili zwyżkowej tendencji cen na wieprzowinę szwedzką. Wydawane licencje z reguły są ważne na 8 dni, wobec czego towar winien być w tym czasokresie dostarczony.

Szwecja sprowadza soloną wieprzowinę głównie z Ameryki Północnej oraz z Argentyny i Brazylji. Głównym rynkiem zbytu jest północna Szwecja.

Ceny wahają się stosownie do notowania dziennego i utrzymują się obecnie na poziomie 90—96 sh. ang. cif porty szwedzkie (towar nieoclony). Import mięsa wieprzowego niesolonego świeżego w połówkach i w całych sztukach również wymaga licencji, jest ono sprowadzane głównie z Finlandji. Konkurencja z tymi dostawcami jest trudna, ze względu na codzienną regularną komunikację statków finlandzkich, co umożliwia dostarczenie towaru w świeżym stanie. Wieprzowina świeża w całych sztukach, oclona, kosztuje obecnie 1,30 kor. cif Stockholm. Cło za 100 kg świeżej jak i solonej wieprzowiny wynosi 12 kor. Warunki zapłaty są następujące: mięso solone importer kupuje z reguły na własny rachunek za zapłatę w przeciągu 30 dni, mięso świeże zaś najczęściej bierze w komis.

W wypadku importu mięsa z Polski do Szwecji, winno być badane przez weterynarza rzeźni w Bydgoszczy, Toruniu, Poznaniu lub Inowrocławiu i sztuki poszczególne winny nosić stempel, w którym jest zawarte słowo „Polska".

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU JELIT WIEPRZOWYCH DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Na rynku Stanów Zjednoczonych istnieje zainteresowanie przywozem z Polski. Bliższe informacje co do jakości poszukiwanych produktów oraz warunków płatności za towar znajdują się w P. I. E.

Należy nadmienić, iż tylko towar pierwszorzędnej jakości może liczyć na poważniejszy zbyt. Głównym dostawcą jelit wieprzowych na rynek amerykański są Chiny.

ZWYCZAJE HANDLOWE I SYTUACJA RYNKOWA W ZAKRESIE NASION MAKU W STANACH ZJED. A. P.

Mak polski jest już dosyć znany na rynku amerykańskim i notowany na giełdach i cedułach.

Zaznaczyć należy, że mak jest nasieniem, mało nadającem się do przechowania, nabiera on łatwo obcego zapachu, przechodzi wilgocią i zmienia kolor, co razem wzięte powoduje, że importerzy i kupcy starają się zakupywać tylko takie ilości, jakie w danym sezonie spodziewają się sprzedać. Główną uwagę zwraca się na właściwe czyszczenie i kolor maku.

Mak holenderski lub obcy, ale oczyszczony w Holandji, znany jest z silnego koloru ciemnego i połysku ziarna oraz doskonałej czystości. Pozatem kolor i wielkość ziarna zależy od pogody w czasie dojrzewania, selekcji nasion, wilgoci etc.

Kupcy branży nasion jadalnych korzeni są członkami Am. Spice Trade Association w New Yorku, która do użytku swych członków opracowała m. in. 2 typy kontraktów, używanych przy tranzakc. importu i sprzedaży miejscowej. Oba kontrakty przewidują, że wszelkie nieporozumienia i arbitraże mają być załatwiane według przepisów ustalonych przez tę organizację. Między innemi przewidzianem jest, że jeśli nasiona mają być dodatk. czyszczone i sortowane z polecenia władz celnych, koszta i ewt. strata wagi będą szły na rachunek eksportera. Jeśli towar mimo to zostaje odrzucony przez władze, kontrakt zostaje uznany za rozwiązany. Inne przepisy dotyczą wszelkich zagadnień technicznych, mogących wyniknąć z kontraktów i ustalają sposób postępowania w tej specjalnej branży.

Płatność odbywa się przez akceptację weksli lub też kupujący składa w banku zamiast gotówki t. zw. trust receipt, zobowiązanie, za które bank wydaje mu dokumenty na towar. Jest to sposób, pozwalający na przeprowadzenie inspekcji celnej jakości nasion z zabezpieczeniem interesu importera na wypadek odrzucenia towaru lub potrzeby dodatkowego czyszczenia. Innemi słowy importer odbiera dokumenty, zobowiązując się zapłacić za nie po aprobowaniu towaru przez władze inspekcyjne. W razie nakazu dodatkowego czyszczenia bank musi mieć upoważnienie eksportera do załatwienia warunkowej odprawy celnej i czyszczenia towaru na koszt eksportera, poczem dopiero przekazuje go nabywcy. Warunek ten jest stosowany wobec ścisłych wymagań władz amerykańskich co do 100%-ej czystości importowanych nasion.

Przy dobrze postawionych interesach eksportowych firmy europejskie pewne jakości i stopnia oczyszczenia ich nasienia zgadzają się na warunek płatności po przepuszczeniu towaru przez władze inspekcyjne amerykańskie. Warunku tego domagają się importerzy amerykańscy, zwłaszcza gdy chodzi o nasiona mniej znane niż holenderskie lub o firmy mało wprowadzone.

W handlu nasiennym w New Yorku jest szereg firm importerskich, kupujących na własny rachunek. Inne przeważnie firmy komisowo-brokerskie, kupują od importera dla dostarczenia hurtownikom-jobberom pobierając przyjęte zwyczajowo komisowe 2%. Zdarza się, że importer zatrudnia brokerów bezpośrednio sprzedających do większych konsumentów, ale jest to wbrew zwyczajowi.

Stawki celne na mak: w wyniku wejścia w życie traktatu handlowego amerykańsko-holenderskiego stawki celne na mak zostały obniżone o 50%, z 32 na 16 USA cts za 100 lbs, co jest bardzo nieznacznem obciążeniem i sama zniżka znaczenia rzeczywistego niema.

Ceny rynkowe. W marcu 1936 roku ceny na mak ustabilizowały się już i wahają się nieznacznie w następujących granicach w hurcie w notowaniach giełdowych,

mak holenderski	6 — 7/8 — 7 c.
mak polski	6 — 6¼ c.

Ceny importowe CIF. New York oscylują w granicach 5 — 1/2 — 5 — 3/ cts. za funt, przyczem mak z Holandji spadł ostatnio w cenie. Sezon w maku trwa zwykle do miesiąca kwietnia.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1936 R.

ARGENTYNA. Rząd argentyński powołał Komisję Dewizową, która podlegać ma ministrowi finansów i załatwiać wszelkie zagadnienia dewizowe. Urząd kontroli kursów ma przedkładać Komisji sprawozdanie z dokonanego podziału dewiz.

AUSTRALJA. Z dn. 26 ub. m. uległo zmianie cło na tkaniny nieprzemakalne.

Wejście w życie podwyższonego cła na żelazo i stal taśmową zostało przesunięte do 1 lipca br.

BUŁGARJA. Rozporządzenie ogłoszone 2 bm. zezwala eksporterom owoców na wwóz bezcłowy na okres 6 miesięcy dwusiarczanu wapnia, żelaza na obręcze i zakówki (nity) oraz parafiny.

Rozporządzenie ogłoszone 4 bm. zwalnia od obowiązku plombowania wwożonych materjałów bawełnianych oraz tkanin opakunkowych z juty i konopi.

CHILE. Od pewnego czasu Komisja Dewizowa przydziela dewizy na opłacenie importu z uzyskiwanych dewiz z tytułu eksportu saletry. Pozwolenia przywozowe kierowane są do komisji kontroli Dewiz, która rozstrzyga czy dany towar może uzyskać zapłatę. Kurs oficjalny jest niższy od wolnego, jednak różnica jest nieznaczna i rynek dewizowy nie jest ożywiony.

CZECHOSŁOWACJA. Dodatki celne na zboże uległy nieznacznej zniżce.

DANJA. 7 bm. została uchwalona nowa ustawa zbożowa, zmieniająca częściowo ustawę z 3 sierpnia 1935 r. Istotna zmiana w dotychczasowych opłatach pobieranych od zbóż i przetworów zbożowych polega na wprowadzeniu zasady, że opłata od pszenicy i mąki pszennej twardej winna być o 100 proc. wyższa od pszenicy i mąki pszennej miękkiej.

FRANCJA. Ustanowiony został kontyngent wwozowy na mieszankę benzynową (White-spirit).

Rozporządzenie z 3 bm. zwalnia z dodatku walutowo-wyrównawczego jabłka i gruszki deserowe.

GRECJA. Zakaz przywozu worków gotowych został cofnięty.

HOLANDJA. Z dniem 1. 4. 36 przedłużony został okres skontyngentowania na wwóz do Holandji wszystkich rodzajów dykty z wyjątkiem dykty olchowej, brzozowej, sosnowej i bukowej. Okres bazowy — r. 1934. Okres skontyngentowania — 1. 4. 36—1. 10. 36. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 50 proc. przywozu wagowego brutto w przeciętnych 6 miesiącach okresu bazowego.

JUGOSŁAWJA. Na wniosek Jug. Banku Narodowego w myśl § 9 ustawy walutowej z 11. 5. 31 minister finansów powołał w Banku specjalną komisję dla spraw przywozu. Komisja ta ma ustalić listę towarów, których przywóz będzie uzależniony od uprzedniego uzyskania pozwolenia płatniczego Banku Narodowego.

NIEMCY. Z dn. 20 bm. uległo podwyższeniu cło na twaróg itp. Jednocześnie Minister Skarbu został upoważniony do zwalniania od cła krochmalu kartoflanego.

NOWA FUNLANDJA. W końcu marca br. zniesiona została ustawa antydumpingowa.

PORTUGALJA. Dekret z 19 ub. m. wprowadza zmiany cła na cement farbowany, włókna roślinne, rękawiczki z tkanin i filców oraz na niektóre metalowe artykuły używane w karoserjach samochodowych.

RUMUNJA. Zgodnie z zarządzeniem Banku Narodowego Rumuńskiego wolne obroty markami niemieckiemi będą trwały tylko do 30. 4. 36.

1 bm. ogłoszona została ustawa nakładająca nowe podatki konsumcyjne od tkanin wełnianych i wyrobów żelazo-hutniczych.

TUNIS. W dn. 31 ub. m. ogłoszone zostały zmiany cła na tkaniny jedwabne, zaś w dn. 3 bm. ogłoszono rozporządzenie o podwyższeniu opłat celnych na zwierzęta żywe i mięso.

WŁOCHY. Wwóz korzeni i towarów kolonjalnych oraz iridium został poddany systemowi licencyj.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma, pracująca na terenie Unji Połudn.-Afryk. pragnie importować z Polski naczynia emaljowane. — P/9725/44/Ro.

Firma angielska ma zapotrzebowanie na blachę galwanizowaną i rury gazowe dla eksportu do kolonij zamorskich. P/9970/43/Ro.

W Finlandji istnieje możliwość zbytu łańcuchów do celów gospodarskich. P/8747/44/Ro.

Firma szwedzka interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami tektury. P/10107/22/Ż.

Firma turecka interesuje się importem z Polski naczyń emaljowanych. P/10267/4M/Ro.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski rur stalowych do wyrobu mebli giętych. Sprawa pilna. P/10127/44/Ro.

Firma południowo - afrykańska poszukuje dostawców emaljowanych wiader i wiaderek do użytku domowego. P/10144/44/Ro.

Na rynku argentyńskim istnieją możliwości zbytu dętek gumowych do piłek nożnych. P/10373/54/Ro.

Firma fińska interesuje się importem z Polski białej blachy na wyrób opakowania blaszanego. P/10475/44/Ro.

Firma tuniska pragnie nawiązać korespondencję z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/10112/2/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ZARZĄDZENIA WALUTOWE W ZAKRESIE RUCHU TURYSTYCZNEGO WE WŁOSZECH.

Dekretem król. z 20 marca br. wydane zostały zarządzenia, mające na celu zwiększenie ruchu turystycznego we Włoszech, kolonjach i posiadłościach dzięki specjalnym ułatwieniom.

W tym celu Instytut narodowy dla wymiany z zagranicą (Istcambi) upoważni określone banki, organizacje turystyczne, biura podróży i t. p. zagranicą do wydawania turystom zagranicznym lub Włochom przebywającym stale zagranicą specjalnych czeków turystycznych, wystawionych w lirach włoskich i ciągnionych na Istcambi. Czeki te, które są nieprzenośne, wydawane będą za zapłatą w walucie zagranicznej lub wolnych dewizach według kursu ustalonego każdorazowo przez Istcambi w porozumieniu z Min. Finansów i realizowane we Włoszech, względnie kolonjach i posiadłościach włoskich w instytucjach wskazanych przez Istcambi.

Na tych samych warunkach upoważnione zostają niektóre banki i biura turystyczne zagranicą do wystawiania na swych korespondentów we Włoszech listów kredytowych i poleceń wypłaty.

Ponadto Istcambi może upoważnić do wypuszczania czeków turystycznych, ciągnionych na Istcambi, również i banki oraz organizacje turystyczne we Włoszech, kolonjach i posiadłościach, za zapłatą w walucie zagr. lub wolnych dewizach według kursu ustalonego jak wyżej przez Istcambi.

Tak czeki turystyczne, jak i listy kredytowe oraz polecenia wypłaty wydawane mogą być tylko osobom udającym się do Włoch wyłącznie w celach turystycznych i zwolnione są one od wszelkich opłat stemplowych i rejestracyjnych.

Czeki turystyczne, listy kredytowe oraz polecenia wypłaty, niewykorzystane w całości lub częściowo przez turystów we Włoszech, kolonjach i posiadłościach włoskich wykupywane będą przez instytucje, które je wydały w walucie zagranicznej na podstawie kursu ustalonego w dniu realizacji, za uiszczeniem pewnej prowizji na korzyść Istcambi. W związku z tem zezwolony jest wywóz czeków turystycznych i listów kredytowych niezużytych, wzbroniony jest natomiast posiadaczom ich wywóz lirów.

Według komentarzy prasowych, ułatwienia, z jakich korzystać mają turyści zagraniczni, polegać będą na przyznaniu wyższego kursu za walutę zagraniczną, wpłacaną za otrzymane czeki względnie listy kredytowe, a to w formie przyznania dodatkowej premji do kursu urzędowego walut, notowanego na giełdzie rzymskiej. Podobnie, na tych samych warunkach mają być sprzedawane turystom zagranicznym bony hotelowe i benzynowe, wypuszczane przez E. N. I. T. (Ente Nazionale Industrie Turistische) oraz Narodową Federację faszyst. hotelowo-turystyczną.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia w Gazecie Urzędowej t. j. 21 marca 1936 roku.

Jak widzimy z przytoczonych danych, Włochy w swych dążeniach do ożywienia ruchu turystycznego wprowadzają u siebie system ułatwień o charakterze zbliżonym do systemu niemieckich marek rejestrowych (register Mark), który wydaje w Niemczech dobre rezultaty. Oczywiście, że system ten możliwy jest do przeprowadzenia jedynie przy reglamentacji dewizowej, świadczy ponadto o przyznaniu faktu dewaluacji swej waluty oraz dążeniach do ściągnięcia walut obcych wszelkiemi rozporządzalnemi sposobami.

TURYSTYKA MORSKA W SYSTEMIE CLEARINGOWYM.

Turystyka międzynarodowa coraz więcej wkracza pod znak wymiany kompensacyjnej. Kraje, mające w określonym kierunku wymianę towarową z saldem dodatniem wyrównują to saldo wydatkami kompensacyjnemi turystów, tak ażeby wymianę zbliżyć do większego wyrównania. Niedoskonałości kompensaty towarowej zastępywane są więc i wyrównywane ruchem turystycznym. Pomoc w tej formie dla handlu międzynarodowego, który w okresie rozkwitu autarkicznych tendencyj utyka i nawet zanika, nietylko chroni handel ten w pewnej mierze od upadku, lecz przyczynia się do jego ożywienia. Tak, wprowadzenie kwot turystycznych do obliczeń kompensacyjnych pomiędzy Polską a Węgrami oraz pomiędzy Polską a Jugosławją, przy saldzie towarowem dodatniem na rzecz Polski, przyczyniło się do niezmniejszania się tego salda, przez częściowe ożywienie wymiany towarowej.

Jedną z pierwszych tego rodzaju tranzakcyj była umowa turystyczna 1935 roku pomiędzy Niemcami a Danją, według której Danja zobowiązała się nabyć w Niemczech za 2 miljony marek manufaktury wzamian za wydatki niemieckich turystów w Danji.

Specjalny Komitet Turystyczny Ligi Narodów z początkiem rb. wystąpił z ciekawą propozycją oparcia ruchu turystycznego na zasadach clearingu i to w równych proporcjach. Tego rodzaju propozycja zapewne mija się z intencjami niejednego kraju, nie licząc się z indywidualnością i wyłącznością poszczególnych stosunków międzypaństwowych, różnicami zamożności, wielkości wzajemnego salda handlowego i płatniczego, wzajemnej polityki handlowej i t. d. Przyjęcie tego rodzaju schematu raczej mogłoby zniweczyć wszystko dodatnie, co mogłoby dać systemowi kompensacyjnemu wprowadzenie do niego wydatków turystów w odwiedzanym kraju.

Należy raczej przypuszczać, że utrzyma się i rozwinie nie clearing turystyczny, lecz raczej zapoczątkowane już i dalej się rozszerzające próby łagodzenia nierównej kompensaty towarowej ruchem turystycznym.

Można się oburzać na tego rodzaju przyjęcie podróżnych do wymiany „towarowej", jak i potępiać pogwałcenie zasady swobody lokomocji (swoboda lokomocji nie zostaje naruszona, tylko zapewnione są korzystniejsze jej warunki do pewnych krajów, w interesie społeczności, do której turysta należy, a więc w interesie jego samego również, co też olbrzymia większość turystów dobrze sobie uświadamia). Życie jednak dyktuje konieczność uwzględniania wydatków turystów poza granicami kraju, dla nadania systemowi kompensacyjnemu większej sprężystości i, przez wyrównanie nadmiernych różnic, — dla ożywienia wymiany towarowej.

Jak przedstawiają się perspektywy naszej turystyki morskiej z uwagi na możliwości wprowadzenia kwot turystycznych do clearingu z krajami, z któremi istnieją połączenia okrętowe i do których urządzane są wycieczki morskie?

Zgóry powiedzieć można, że system okrężnych wycieczek, ze zwiedzaniem kilku krajów po kolei i oparciem się w portach o statek, zastępujący hotel, nie może być brany pod uwagę.

Ze wszystkiemi niemal krajami północnej i północno - zachodniej Europy mamy saldo handlowe dodatnie, choć malejące w ostatnich latach. Na czasie więc będzie popierać turystykę naszą do tych państw, oczywiście tam, gdzie udział kwot turystyczn. może przyczynić się do zwiększenia absolutnej wysokości naszego eksportu do tych krajów, chociażby dodatnie saldo handlowe z przyjęciem do niego kwot turystycznych nawet się zmniejszyło

Turystykę taką do krajów Bałtyku przedewszystkiem, na ożywieniu wymiany z któremi, nietylko towarowej, ale i kulturalnej, nam tak bardzo zależy, turystykę o dłuższym pobycie w jednym kraju, naprz. na okres letniej kanikuły, na okres zjazdów, wystaw, sportowych imprez i t. p. należałoby poprzeć zapewnieniem odpowiednich ulg kolejowych, okrętowych, paszportowych, etc. Przedewszystkiem jednak ten ruch miałby korzystać nietylko z linjowych statków polskich, ale i z wycieczkowych, oraz kursujących na linjach dalszych. Ten clearingowy ruch turystyczny może być pożyteczny dla rozwoju polskich towarzystw okrętowych i sam od nich doznać znakomitego ułatwienia i poparcia.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

WARTOŚĆ ZAMRAŻANIA I JEGO CENA.

Na rynku krajowym pojawił się towar wędzony po zamrożeniu dwugodzinnem w nowej zamrażalni. Towar ten nadzwyczaj korzystnie odróżnia się od ryb mrożonych na wolnem powietrzu, które po uwędzeniu dawały ciemne mięso, o małej wartości spożywczej.

Dotychczas mrożono ryby na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Czas zupełnego zamrożenia np. dorszy wynosił od kilku do dziesięciu nawet dni. Obecnie w zamrażalni zamrażanie dorszy trwa dwie godziny. Szybkość mrożenia ma decydujące znaczenie dla dobroci ryby i jej dalszego przechowywania. Ryba mrożona długo na wolnem powietrzu, posiada wszystkie tkanki swego mięsa rozsadzone przez kryształki lodu (dorsz zawiera około 80% wody). Jeśli przekroimy taką rybę, to widać wyraźnie w mięsie kryształki lodu, jakby żyłki biegnące w rozmaitych kierunkach. Gdy taka ryba odtaje, to z mięsa ryby wraz z wodą wyciekają soki, i ryba taka traci na smaku i wartości odżywczej. Natomiast przy mrożeniu szybkiem w zamrażalni (dwie godziny) tkanka mięsna zamarza szybko i równomiernie, przy odtajaniu tkanka pozostaje bez zmiany jak u świeżej ryby, a soki wszystkie pozostają w rybie. Jeśli przekroimy mięso zamrożonej szybko ryby, to ma ono wygląd śnieżno - biały i nie widać żadnych kryształków wodnych zlodowaciałych. Ryba po odtajaniu i przyrządzeniu ma smak i wszystkie zalety ryby zupełnie świeżej. Ryba wychodząca z zamrażalni poddana jest glazurowaniu tj. pokrywa się warstwą lodu, co przyczynia się do dobrego przechowywania, gdyż utrudnia wysuszenie ryby.

Sprawa właściwej kalkulacji kosztów zamrażania ryb w nowej zamrażalni stanowi zagadnienie pierwszorzędnej wagi.

Zakończono już pierwszy okres próbnych mrożeń. W okresie od 18 marca do 8 kwietnia br. zamrażalnia była czynną czternaście razy, zamrażając 64.375 kg ryb w czasie 145 godzin. Na ryby składały się: dorsze całe 250 kg, dorsze czyszczone bez głów 10.030 kg, dorsze czyszczone z głowami 40.310 kg, flądry całe 11.550 kg, flądry patroszone 1.955 kg, śledziki całe 220 kg, szproty 60 kg.

Początkowo obliczano koszta mrożenia na 9,4 gr za kg, kierując się między innemi takiemi rozważaniami, które streszczamy za „Komunikatem Portu Rybackiego“:

„Chociaż zamrażalnia powstała z pieniędzy skarbowych, prowadzoną być musi na zasadach zdrowej kalkulacji handlowej. Gdyby więc powstały dalsze zamrażalnie prywatne (np. w Gdyni czy w Wielkiej Wsi) toby nie mogły pracować mając za konkurenta zamrażalnię państwową pracującą na niskich stawkach taryfowych, ze stratami. Od samego więc początku taryfy zamrażalni muszą być ustalone na zasadach gospodarki prywatnej, aby rynek przyzwyczaić do kosztów mrożenia, a zamrażalnię przedstawić inicjatywie prywatnej jako placówkę rentowną. W tych warunkach doczekać się możemy dalszych zamrażalni wybudowanych już przez kapitał prywatny, a nie państwowy. Nasze rybołówstwo morskie stać już na to, aby placówki budowane przez Państwo (w rodzaju zamrażalni), były placówkami samowystarczalnemi“.

Opłaty jednakże obniżono wkrótce do 8 gr za kg, ale i to okazało się za mało.

Za przywożone z połowów bornholmskich i z Głębi Gdańskiej dorsze otrzymywali rybacy sześć złotych za 50 kg dorszy patroszonych z głowami. Rybacy niezadowoleni z tak niskiej ceny niechętnie wyjeżdżali na połowy. Ponieważ dowożone dorsze oddawane są przez poszczególne firmy do mrożenia, postanowiła Hala i Chłodnia Rybna obniżyć stawki za mrożenie ryb, aby umożliwić firmom płacenie wyższych cen rybakom. Począwszy od dnia 22 kwietnia br. stawka za zamrożenie stu kg dorszy (lub fląder) wynosi 6,— zł, a równocześnie ryby zamrożone mają bezpłatny dwutygodniowy okres składowania w komorach chłodniczych, za co płaco-

no dotychczas 1,20 zł. Obniżka wynosi więc (w stosunku do dawniej pobieranych 8,— zł za mrożenie i 1,20 zł za składowe), na stu kg ryb 3,20 zł, a na 50 kg ryb 1,60 zł, gdyż całkowita opłata za składowe i mrożenie wynosi obecnie 6,— zł za 100 kg.

Obniżenie opłat za mrożenie ryb pozwoli na dalsze uprawianie połowów dorszy i flądier.

Należy mieć na uwadze, że ryba wychodząca z zamrażalni odrazu, lub po przechowaniu dłuższem w komorach chłodniczych winna być *konkurencyjna* z innym surowcem rybnym, któremu przecież lekko ustępuje co do wartości odżywczej. O konkurencyjność względem droższych gatunków ryby łatwiej, lecz co powiedzieć o możliwości konkurencji zagranicznego dorsza ze statku - chłodni, stojącego w Gdyni, jak to miało miejsce w zeszłym roku?

Niewątpliwie ryba wychodząca z zamrażalni lub z komory chłodniczej po zamrożeniu przed pewnym czasem musi być traktowana jako surowiec do konsumcji lub wędzenia tańszy od innej surowej ryby. Letnia flądra i letni dorsz z połowów przybrzeżnych są miarodajnymi konkurentami konserwowanego w chłodniach dorsza i flądry z połowów wiosennych, drugim konkurentem jest wymieniony dorsz zagraniczny, śledzie i sardele zagraniczne. Kalkulacja zamrażania winna uwzględnić te czynniki, tembardziej, że pożądana społecznie konsumcja tańszej ryby morskiej w porze letniej i rozwój smażarnictwa wymagają postawienia konserwowanej w surowym stanie ryby w ułatwione warunki, rozpowszechnienia na rynku krajowym.

KRONIKA.

— **DZIAŁ RYBNY W PRZYSZŁYCH HALACH TARGOWYCH W GDYNI.** 21 kwietnia odbyła się w Komisarjacie Rządu m. Gdyni, konferencja informacyjna w sprawie budowy nowoczesnych hal targowych, która ma być rozpoczęta jeszcze w tym sezonie budowlanym, a zakończyć się ma w połowie przyszłego roku. Pod hale targowe przeznacza się teren przy ul. Jana z Kolna. Hale będą sąsiadowały z projektowanym dworcem towarowym, i są przeznaczone do handlu hurtownego przy równoczesnem umożliwieniu sprzedaży detalicznej, dla obsługi miasta i zaopatrywania statków. W halach targowych znajdą się również pomieszczenia dla handlu rybnego, z połowów morskich i słodkowodnych (ryby żywe w basenach. ryby śnięte i zamrożone, oraz przetwory rybne — wędzone, solone, konserwy rybne itp.)

Nowoczesne urządzenia dla działu rybnego w projektowanych halach targowych, przyczynią się do zaopatrywania Gdyni w tanie ryby morskie i umożliwią zbyt na rynku gdyńskim rybom słodkowodnym z połowów krajowych (połowy stawowe, jeziorowe i rzeczne). W tym samym stopniu rozwinie się zaopatrywanie statków zagranicznych i polskich w artykuły rybne.

— **BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ WZNOWIONA.** Wznowiono z wiosną budowę chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni. Oddanie do użytku parteru i pierwszego piętra ma nastąpić 1-go sierpnia br., należy się jednak liczyć z możliwością niedotrzymania tego terminu. Drugie i trzecie piętro ma być oddane do eksploatacji w drugiej połowie roku.

Chłodnia śledziowa jest obliczoną na powiększenie jej o dalsze dwa piętra w roku przyszłym.

— **JAK DANJA ZAOPATRUJE WIEDEŃ W RYBY MORSKIE?** Od kilku tygodni co piątku przyjeżdża do Wiednia biały samochód towarowy specjalnie dostosowany do przewożenia świeżych ryb morskich w lodzie, na długich odległościach. Drogę z Kopenhagi do Wiednia (niecałe tysiąc km) samochód ten przebywa w ciągu 22 godzin, tranzytem przez Niemcy, konkurując z taniemi taryfami kolejowemi.

RYNKI SPOŻYWCZE

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH.

(według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu).

Tydzień poświąteczny minął na rynku krajowym spokojnie. Zapotrzebowanie wewnętrzne zmalało, jednak ceny krajowe w stosunku do okresu przedświątecznego nie uległy znaczniejszym zmianom, m. in. z tego powodu, że zaniechano podwyższenia cen, mimo zwiększonego zapotrzebowania przedświątecznego.

Rynki zagraniczne również notują naogół tendencję spokojną i nieustaloną. Londyn notował w dniu 17 bm.:

masło	kolonjalne	86
	polskie	85—86
	litewskie	85—86
	łotewskie	86
	afrykańskie	82—83
	duńskie	100—102

per cwt landed London, jednakowoż już obecnie nadchodzą wiadomości o obniżeniu notowania masła polskiego do poziomu 82—83 (per cwt. landed).

Notowanie duńskie uległo w dniu 16. bm. ponownej dalszej redukcji o 10 koron na 170,— koron za 100 kg przy nieustalonej tendencji.

W dniu 20 kwietnia rb. płacono za jajka z Poznańskiego zł 63,00 — 65,00 za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie notowano zł 0,75 — 0,80, w detalu zł 0,85 — 0,90 za mendel. Tendencja słaba.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	27. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	29. 4.
s/s CAPELLA*	4. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 5.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka	s/s E. RUSS	10. 5.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	1/2. 5.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	27. 4.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	29. 4.
s/s CAPELLA*	4. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 5.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	27. 4.	**Ryga**		
s/s MINOS*	4. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	27. 4.
(via Bremen)		co tydzień	s/s MINOS*	4. 5.
		Ryga		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	co 2 tygodnie		13. 5.
		LITWA		
s/s FALKEN	26. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*		13. 5.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
		co 8 dni		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	2. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	5. 5.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	27. 4.
	11. 5.	co 2 tygodnie		11. 5.
s/s BLENDA	4. 5.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	6. 5.
	18. 5.	co 2 tygodnie		20. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	27. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	27. 4.
s/s EGON	4. 5.	co tydzień	s/s EGON	4. 5.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s ALEXANDRA	28. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	28. 4.
s/s TCZEW	2. 5.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	2. 5.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	27. 4
s/s URANUS*	27. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	4. 5.
s/s MINOS*	4. 5.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	29. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	30. 4.
	6. 5.	co tydzień		7. 5.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 27. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 27. 4
	ok. 11. 5.	co 2 tygodnie		ok. 11. 5.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
s/s BORGILA	27. 4.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	s/s BORGILA	27. 4.
m/s BATAVIA	5. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	5. 5.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	4. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	27. 4.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	11. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	26. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	30. 4
s/s LECH*	3. 5.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	7. 5.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	26. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	30. 4.
s/s LUBLIN*	3. 5.	co tydzień	s/s LUBLIN*	7. 5.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	29. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	29. 4.
		co 1—2 tygodnie		
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	2. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	2. 5.
s/s HELDER	9. 5.	co tydzień	s/s HELDER	9. 5.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	29. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	29. 4.
s/s IRENE	6. 5.	co tydzień	s/s IRENE	6. 5.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	28. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	29. 4.
s/s PUCK	5. 5.	co tydzień	s/s PUCK	6. 5.
s/s DIANA	4. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s DIANA	4. 5.
s/s ANDROMEDA	11. 5.	1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA	11. 5.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 28. 4.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 28. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	28. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	29. 4.
s/s HEL	5. 5.	co tydzień	s/s HEL	6. 5.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	18/20. 4.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	5. 5.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	8. 5.
	19. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		22. 5.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	2. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MELILLA	2. 5.
s/s TANGER	16. 5.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
—	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI 1. 5.
—	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—
—	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—
	PORTY LEWANTU	
m/s BIRKALAND* 9. 5. m/s HEMLAND 15. 5.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND 3. 5. m/s HEMLAND 22/23. 5.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	Statek 10/13. 5.
m/s LEWANT 15. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT 17/20. 5.
	B. Porty dalsze	
s/s MINNEQUA* 2. 5. s/s SCANSTATES* 16. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SAGAPORACK* 30. 4. s/s CARPLAKA* 8. 5.
m/s PIŁSUDSKI* 1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI 6. 5. m/s BATORY 18. 5.
s/s MELILLA 2. 5. s/s TANGER 16. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA 2. 5. s/s TANGER 16. 5.
m/s KR. MARGARETA 8. 5. m/s LIMA 31. 5.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA 13. 5. m/s LIMA 20. 6.
s/s EQUATOR 2. 5. s/s ATLANTA 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s BORGLAND 7. 5. s/s HERAKLES 8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 24. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 4. s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
m/s KLIPPAREN 29. 4.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KLIPPAREN 29. 4.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BATH 16. 5. s/s TITAN 6. 6. s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
m/s RAGNHILDSHOLM 4/5. 5. m/s TOPEKA 4. 5. m/s TROLLEHOLM 15. 5.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA 19. 5.
s/s WEST MORELAND 12. 5.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST MORELAND 12. 5.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 kwietnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i załadowania, Reinhold.

s/s BORGILA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i załadowania, Bergenske.

s/s URSA lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Prowe.

s/s IWAN lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i załadowania, Bergenske.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

m/s VERA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SINGOALLA po węgiel, MEW.

s/s ANNA GOULANDRIS po węgiel, MEW.

s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

ż/m MARGIT po węgiel, PAM.

s/s ERCOLE po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ANTONIETTA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

28 kwietnia:

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Lenczat.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.
s/s RIGA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s EBBA z fosforytami, PAM.

29 kwietnia:

s/s MEROPE lub substytut lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.
m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s ERNST HUGO STINNES 17 po węgiel, PAM.
s/s BIRMA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s AUSEKLIS ze złomem, PAM.
s/s AKENSIDE z rudą, Behnke & Sieg.

30 kwietnia:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.
s/s NERMA lin. z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.

1 maja:

m/s PIŁSUDSKI z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Am. L. żegl.
s/s CAPRI lin. z portów zach śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s PICKHUBEN lin. (lub 2-go) po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s POZNAŃ ze złomem, PAM.
s/s BORGA po węgiel, PAM.

2 maja:

s/s MINNEQUA lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s MELILLA lin. z portów Marokka i Portugalji dla wyład. i załadowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.

3 maja:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

4 maja:

s/s CAPELLA lin.
s/s DIANA lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s TOPEKA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i załadowania, Reinhold.

5 maja:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
m/s BATAVIA lin. po ładunek do wschodniej Norwegji, Bergenske.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyładowania i załadowania, PAM.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i załadowania, Reinhold.

6 maja:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.

W sprawie dodatkowych kosztów przy obliczaniu frachtu morskiego od pomarańcz hiszpańskich

(Artykuł dyskusyjny).

Poważnym składnikiem kalkulacji cen na pomarańcze sprzedawane w kraju jest fracht morski, jaki importerzy polscy tego artykułu opłacać powinni. Jest więc rzeczą niezbędną, aby zainteresowana strona polska, pomimo nastręczających się trudności tak językowych, jak i wynikających z niedostatecznej znajomości warunków handlu morskiego, przy badaniu swych składników kalkulacyjnych bardzo starannie zaznajamiała się ze wszystkiemi dokumentami połączonemi z daną tranzakcją. Dotyczy to w szczególności konosamentów, które, jak zobaczymy niżej zawierają nieraz pozycje, nastręczające poważne zastrzeżenia.

Jeśli chodzi o wysokość płaconego frachtu za pomarańcze i sposobu jego obliczania, to importer winien wiedzieć dobrze, co płacić jest obowiązany, a co mu się dolicza bez dostatecznego uzasadnienia.

Obliczanie ustalonej stawki frachtowej przez towarzystwa żeglugowe jest przestrzegane ściśle, według ustalonej przez nie jednolitej stawki, aczkolwiek jej wysokość nasuwa poważne zastrzeżenia ze strony importerów i najprawdopodobniej, prędzej czy później. dojdzie do zatargu z poważniejszymi importerami. Jeśli importerzy, ze swej strony również się porozumieją, z całą pewnością, znajdą się w pozycji mocniejszego i stawki towarzystwom okrętowym podyktują.

Nie przesądzając już teraz biegu i wyniku tej sprawy, pragnęlibyśmy już obecnie zwrócić uwagę na doliczanie do frachtu, różnych drobniejszych i większych pozycyj, nazywanych rozmaicie: „Spanish stamps“, „Transport tax“, „U. N. E. A.“, „Spanish dues“ itd. Kto miał w ręku konosament „owocowy“, widział tam zawsze drabinkę różnych kosztów. Poszczególne pozycje nie są znaczne i importer, pragnąc jak najprędzej transport wykupić, nie ma czasu wniknąć, co właściwie one oznaczają i na jakiej podstawie są liczone.

Niewątpliwie, nie bez wpływu na taką swego rodzaju bezkrytyczność do tego, jest zaufanie do polskiego maklera, oparte na słusznem domniemaniu, że on w pierwszym rzędzie, jako fachowiec w tej dziedzinie, stanie w obronie interesów polskiego kupca.

Aby nie być gołosłownemi podajemy poniżej tabelkę tych dodatkowych kosztów, które zwróciły na siebie uwagę jednego z importerów gdyńskich, a to na skutek niejednolitości przy każdym z poszczególnych transportów.

Oto są liczby:

1.	190 skrz.	Ł.	—.17.10
2.	200 „	Ł.	—.17.10
3.	239 „	Ł.	1.01.02
4.	320 „	Ł.	—.07.01
5.	400 „	Ł.	—.09.—
6.	916 „	Ł.	2.16.06
7.	1000 „	Ptas.	26.50
8.	1400 „	Ptas.	30.65
9.	1400 „	Ł.	1.10.—
10.	1800 „	Ł.	6.06.06
	7865 skrz.	Ł.	14.05.11
		& Ptas.	57.15

Sumy te po przeliczeniu Ł. po kursie zł 26.50 i Ptas. po zł 72,75, dają ogólną kwotę zł 416.25, a więc przeciętnie przeszło 5 groszy od skrzynki. Licząc wagon po 200 skrzynek, otrzymujemy sumę zł 10.— od każdego wagonu. Przy obrocie gdyńskich importerów, stanowi to w sezonie parę tysięcy złotych.

Dla wyświetlenia tej sprawy jeden z importerów zwrócił się do maklera jednej z linij o wyjaśnienie zarówno reguły jak i podstawy, a także powodów takich różnic. Ponieważ także i miejscowy makler nie wiedział o co w tych wypadkach chodzi, odniósł się do maklera w Walencji.

Jako wyjaśnienie importer otrzymał list, który prawie w dosłownem tłumaczeniu podajemy:

> „Prosimy firmie X wyjaśnić, że „dodatkowe koszty“ za wyjątkiem „U. N. E. A.“, są jednakowe dla wszystkich transportów hiszpańskich i są płacone państwu; zazwyczaj płaci je załadowca, jednakże gdy tego sobie życzy, pobieramy je na konosamencie.
>
> Co się tyczy kosztu na „U. N. E. A.“ (Union Nacional de Exportacion Agricola), jest on teraz dobrowolny i firma X, jeżeli życzy, może go wyreklamować od załadowcy“.

List ten stwierdza, że:

1. wysokość obliczanych kosztów winna być zawsze jednakowa, co rozumiemy, że stawka jest dla całej Hiszpanji i wszystkich eksporterów jednakowa, a czemu przeczy podane wyżej zestawienie;
2. obliczane koszty są przymusowe i idą na rzecz skarbu państwa; zazwyczaj pła-

ci je załadowca i przerzuca zaś na importera zagranicznego;

3. „U. N. E. A.“ jest dobrowolnem opodatkowaniem się eksportera na rzecz swojej organizacji, w praktyce także kosztem zagranicznego importera.

Powstają dwa zagadnienia: — jedno, czy eksporter hiszpański, opodatkowany przymusowo czy dobrowolnie, ma prawo przerzucić te ciężary na kupującego, jeżeli cena opiewa na F. O. B. i drugie — czy makler, linji należącej do porozumienia, mając ustaloną stawkę frachtową, ma prawo przyjąć zlecenie załadowcy odnośnie wpisania tych czy innych pozycyj przy frachcie, w rezultacie podwyższających go, jeżeli to nie jest wyraźne zaliczenie i może odbiorcę wprowadzić w błąd, że są to opłaty idące na rzecz linji okrętowej.

Wobec jednego i drugiego zajmujemy stanowisko negatywne. Jeżeli się kupuje towa F. O. B., to ma być on dostarczony aż na statek i żadne koszty, jeżeli nie powstały na wyraźne zlecenie importera, nic go nie obchodzą i są sprawą tylko i wyłącznie załadowcy. W sprawie drugiej wydaje się, że załadowca o ile ma coś uzasadnionego do pobrania od odbiorcy winien nałożyć wyraźne zaliczenie. Ukryta forma inkasa dodatkowych sum, na rzecz podatków lub składek eksporterów jest niedopuszczalna i linje okrętowe swoim autorytetem nie powinny tego pokrywać.

Jak wynika z tego, eksporterzy hiszpańscy w sposób dość swoisty obsługują polskiego klijenta. Nasi importerzy jednak winni się temu zdecydowanie przeciwstawić, szczególnie, że w sumie stanowi to wcale pokaźną pozycję. Wspomnieć należy, że doliczanie kosztów świadectw pochodzenia do faktur, jest również bezprawne.

Sezon 1935/36 ma się ku końcowi. Importerzy muszą zebrać wszystkie konosamenty i wnieść reklamację zarówno do dostawców o bezpodstawne doliczanie tych kosztów, jak również i do linij okrętowych, które taki proceder dostawcom umożliwiają i go tolerują.

Skoro już mowa o „dodatkowych kosztach“ pragniemy zwrócić uwagę, że niejednokrotnie na konosamencie figuruje również i zaliczenie w wysokości jednego lub paru Ł. pomimo, że całkowita należność za dostarczony towar, jest pobierana przez inkaso bankowe. Podobne wypadki obliczane są oczywiście na niewyrobienie polskich importerów i w żadnym razie tolerowane być nie mogą.

Jak widzimy z uwag powyższych, importerzy pomarańcz hiszpańskich winni bronić swych interesów i nie dopuszczać do eksploatowania braku swego doświadczenia przez zagranicznych kontrahentów.

J. C.

Kronika

NOWE FIRMY IMPORTOWE W GDYNI.

W ostatnich dniach na terenie Gdyni powstały dwie nowe firmy importowe. Mianowicie firma „Towarzystwo Handlowo - Przemysłowe Alfred Jurzykowski, Spółka Akcyjna w Gdyni“ oraz firma „Dom Przemysłowo-Handlowy „Chemart“ Spółka Komandytowa w Warszawie, Oddział w Gdyni“.

Pierwsza zajmować się będzie importem wszystkich towarów kolonjalnych. Druga — importem tłuszczów technicznych. Obie firmy należą do firm poważnych.

MIELARNIA KORZENI W PORCIE.

W związku z rozwojem gdyńskiego rynku kolonjalno-owocowego, powstają nietylko coraz to nowe firmy, ale i istniejące przedsiębiorstwa uruchamiają coraz to nowe działy swojej pracy. Ostatnio „Społem“, po uruchomieniu nowoczesnej palarni kawy, a o czem pisaliśmy w Nrze 6-tym „Biuletynu“, zainstalowało młynki dla przemiału korzeni, jak pieprz, cynamon, imbir i t. p.

Narazie są zainstalowane 3 młynki: dwa do właściwego przemiału drobnego i jeden — do przemiału grubszego, niejako przygotowawczego. Taki artykuł, jak np. cynamon, przychodzi w grubych laskach i cały, bez uprzedniego połamania na mniejsze kawałki, do przemiału, bez ryzyka uszkodzenia młynków, nie mógłby być użytym.

Młynki są poruszane napędem elektrycznym. Dobre ekshaustory i należyta izolacja komór przemiałowych, przeciwdziałają skutecznie wydzielaniu się gryzącego pyłu korzennego. Praca przy tych urządzeniach odbywa się w warunkach dobrych i bez konieczności używania masek.

Instalacja jest nawskroś nowoczesna i odpowiada wszelkim wymogom zarówno higjeny, jak i techniki. Nadmienić trzeba, że młynki są wykonane w kraju, przez firmę „Miisahm“ we Włocławku. Jak nas informują, działanie młynków jest wydajne i całkowicie dobre.

ZAPASY OWOCÓW ŚWIEŻYCH W GDYNI

W magazynach portowych w Gdyni zalegały w dniach 21—23 bm. dość poważne zapasy owoców południowych świeżych. Ogółem zalegało około 85.000 skrzyń różnych owoców. Samych pomarańcz hiszpańskich, pochodzących z transportów przedświątecznych, znajdowało się jeszcze w tych dniach około 58.000 skrzyń. Pozatem jest również duży zapas cytryn syryjskich w ilości około 13.000 skrzyń oraz około 260 skrzyń cytryn włoskich, 250 skrzyń cytryn hiszpańskich, dalej 11.000

skrzyń pomarańcz palestyńskich, ponad 1.500 skrzyń grapefruitów, ca 300 skrzyń jabłek amerykańskich oraz około 200 skrzyń mandarynek.

Poza wyżej podaną ilością zalega jeszcze w magazynie Urzędu Morskiego w Wolnej Strefie około 60.000 kg pomarańcz z nadeszłego w dniu 27 marca s/s „Kraków“ transportu pomarańcz luzem.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie kwietnia sytuacja na gdyńskim rynku owocowym uległa dalszemu pogorszeniu. Istniejące zapasy w magazynach gdyńskich zwłaszcza pomarańcz palestyńskich nie znalazły chętnych nabywców. Nie wiele lepiej przedstawiała się sytuacja z pomarańczami hiszpańskiemi, których podaż była stosunkowo wielka, a towar oferowany w wielu wypadkach wykazywał znaczne braki, co spowodowało dalszą obniżkę cen na ten artykuł.

Cytryny syryjskie uległy również ogólnej depresji, spowodowanej nasyceniem rynku wewnętrznego.

W okresie sprawozdawczym gdyńskie firmy aukcyjne urządziły łącznie 7 przetargów, wystawiając ca 10.500 skrzyń hiszpańskich pomarańcz „blood-oval“, z czego sprzedano ca 6.500 skrzyń osiągając cenę w granicach od 74—95 gr za kg netto. Większość partyj nie miała limitu i widać było, że aukcjonatorom chodzi o zbycie za wszelką cenę jaknajwiększej ilości wystawionego na sprzedaż towaru. Cytryn syryjskich zgłoszono do przetargu około 6.000 skrzyń. Niestety popyt na nie — nie był zbyt wielki, wskutek czego firmy zmuszone były obniżyć ceny wywoławcze. Większość partyj została sprzedana po zł 37,— za skrzynię.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w okresie sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o o.

W urządzonym przetargu dnia 15 kwietnia wystawiły do sprzedaży 2.528 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „blood-oval“ i 900 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Zaofiarowany towar wykazywał w wystawionych próbach poważny procent braków, co spowodowało, że nabywcy proponowali znacznie niższe ceny niż w poprzedniej dekadzie. W wyniku przetargu pomarańcz hiszpańskich sprzedano ogółem 1.105 skrzyń po cenie zł 0,74—0,76 za kg. Resztę towaru wycofano. Wśród wycofanych 1.423 skrzyń znajdowało się 400 skrzyń marki „Arbona“, będących w b. dobrym stanie i gatunku, za które oferowano 85 gr, gdy limit na nie był znacznie wyższy.

Pomarańcze palestyńskie nie znalazły wogóle nabywców i musiano wszystkie partje wystawione zdjąć z przetargu. Wogóle pomarańcze palestyńskie od dłuższego czasu nie znajdują wśród polskich kupców chętnych nabywców i prawdopodobnie istniejące zapasy będą musiały być wycofane na inne rynki.

Do następnego przetargu w dniu 20 bm. firma wystawiła 1.138 skrzyń hiszpańskich „blood-oval“ i 900 skrzyń palestyńskich. Na pomarańcze hiszpańskie nie było znowu dużo reflektantów, gdyż z wystawionej ilości sprzedano zaledwie 645 skrzyń, w tem 200 skrzyń specjalnej marki „Arbona“ (b. dobre). Resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców. Za pomarańcze marki „Arbona“ osiągnięto za 1 partję w wysokości 100 skrzyń po 85 gr za kg, za drugą zaś w tej samej wysokości po 90 gr. Za inny towar osiągnięto jedynie zł 0,74—0,77 za kg. Z wystawionej ilości skrzyń pomarańcz palestyńskich sprzedano zaledwie 50 skrzyń przyczem osiągnięto cenę 93 gr za kg, resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców. Nabywcy rekrutowali się z kupców z Krakowa, Lwowa i Warszawy.

„Bałtyckie Aukcje Owocowe“ Sp. z o o.

urządziły w tej dekadzie 3 przetargi w dniach 15, 17 i 20 kwietnia br.

Do przetargu w dniu 15 kwietnia wystawiono 2.346 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, będących własnością aukcjonatora oraz 2.270 skrzyń cytryn syryjskich, również będących własnością firmy aukcyjnej.

Pomarańcze hiszpańskie zostały całkowicie sprzedane, przyczem większość partyj osiągnęła stosunkowo dobrą cenę w okolicy 80 gr za kg.

Cytryny syryjskie musiano zdjąć z przetargu, ponieważ oferowane przez nabywców ceny były tak niskie, że aukcjonator wolał wycofać towar, niż sprzedać.

Następna aukcja w dniu 17 kwietnia stała pod znakiem cytryn syryjskich, wycofanych z poprzedniego przetargu. Na zgłoszone 2.270 skrzyń sprzedano 2.250 po cenie od 37—38 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe urządziły poza wspomnianemi już jeszcze jeden przetarg w dniu 20 kwietnia, oferując poważną ilość 2.363 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, będących własnością firmy i 1.330 cytryn syryjskich. Z uwagi na niepewną sytuację i przykre doświadczenia z poprzednich przetargów aukcjonator nie ustalał przed przetargiem limitu.

Aukcje rozpoczęto przetargiem pomarańcz hiszpańskich. Niestety zainteresowanie tym artykułem było nadspodziewanie nikłe i w rezultacie zdołano sprzedać 100 skrzyń do Katowic po cenie zł 0,87 za kg, resztę po-

marańcz t. j. 2.263 skrzyń musiano wycofać z aukcji.

Znacznie większem zainteresowaniem i popytem cieszyły się tym razem cytryny syryjskie, których sprzedano 1.230 skrzyń w cenie 37 zł za skrzynię.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

wystawiły w dniu 15 kwietnia na aukcję 1.520 skrzyń cytryn syryjskich, 692 skrzynie pomarańcz hiszpańskich, 200 skrzyń grapefruits i niewielkie ilości śliwek amerykańskich oraz pomarańcz palestyńskich. Przetarg rozpoczęto od aukcjonowania cytryn syryjskich. Już przy pierwszej partji było widocznem, że nabywcy nie będą płacić ceny, notowanej dn. 9 kwietnia. Aukcjonator zdecydował się dopiero przy 9 partji obniżyć limit o kilka złotych w stosunku do poprzednio osiąganych cen, tak, że pierwsza partja została nabyta przez krakowską firmę po 38 zł za skrzynię. Cena ta jeszcze nie odpowiadała nabywcom i usiłowano ją obniżyć. Ze względu jednak na niewielką ilość towaru, zgłoszonego jeszcze do przetargu kupcy zaczęli sie przelicytowywać i kilka partyj sprzedano nawet po 40 zł za skrzynię. Końcowy rezultat przetargu cytryn syryjskich: sprzedano 820 skrzyń w cenie od 38—40 zł za skrzynię, resztę, t. j. 700 skrzyń wycofano. Z zaoferowanych 200 skrzyń grape-fruitów sprzedano tylko 50 skrzyń po cenie 39 zł za skrzynię a 150 skrzyń wycofano. Śliwki amerykańskie nabyła firma łódzka płacąc za kg netto 1,35 zł.

Pomarańcze hiszpańskie osiągnęły cenę w granicach 80—85 gr za kg i z zaoferowanej ilości sprzedano ca 550 skrzyń. W aukcji omawianej wzięły udział 24 firmy z Katowic, Gdańska, Warszawy, Łodzi i Gdyni.

Drugi skolei przetarg urządziły Gdyńskie Targi Owocowe w dniu 20 kwietnia, zgłaszając około 3.800 skrzyń hiszpańskich pomarańcz „blood-oval", 2.000 skrzyń cytryn syryjskich i 150 skrzyń grape-fruitów. W przetargu tym wzięło udział około 70 kupców z całego kraju i Wolnego M. Gdańska. Przetarg rozpoczęto aukcjonowaniem pomarańcz. Towar wystawiony do przetargu wykazywał znaczny procent zepsucia, co było widocznem z wyłożonych prób. Sprzedano ogółem 2.170 skrzyń, osiągając cene od 0,65—0.80 zł, resztę towaru wycofano. Podczas aukcjonowania pomarańcz hiszpańskich zachodziły wypadki oferowania przez nabywców cen niezwykle niskich. Oczywiście aukcjonator nie mógł mimo widocznej chęci akceptować kilkunastu tranzakcyi i w rezultacie wycofał około 1.600 skrzyń. O wiele gorsze rezultaty osiągnięto przy aukcjonowaniu cytryn syryjskich, za które nie chciano więcej płacić jak 37 zł za skrzynię, wobec czego 80% towaru, zgłoszonego do przetargu, wycofano.

Wbrew wszelkim przewidywaniom zapanowała mocna tendencja na grape-fruity palestyńskie, cena których skoczyła wgórę o kilka złotych. Wszystkie partje wystawione do przetargu zostały nabyte po 42,5 zł za skrzynię.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 20—22 kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa w workach po 60 kg:
- brazylijska Victoria 6 — zł 3,55—3,63 za 1 kg
- brazylijska Victoria 7 — zł 3,47—3,50 za 1 kg
- brazylijska Rio 5 — zł 3,65—3,70 za 1 kg
- brazylijska Rio 7 — zł 3,50—3,55 za 1 kg
- brazylijska Santos Extra Prima — zł 4,20—4,25 za 1 kg
- brazylijska Santos Fancy — zł 4,50—4,60 za 1 kg
- brazylijska Santos zwykła — zł 4.00 za 1 kg
- niebieska „Tanganika" afryk. — zł 4,50—5,10 za 1 kg
- niebieska „Maragogype Nicaragua" duże ziarna — zł 5,90—7,00 za 1 kg

Herbata:
- gat. Sumatra — zł 12,00—12,80 za 1 kg
- gat. Ceylon specjalna — zł 14,50—17,50 za 1 kg
- gat. Ceylon zwykły — zł 13,00—14,00 za 1 kg
- kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 22,00—26.00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:
- kakao w proszku gat. Van-Houten — zł 5,00—5,50 za 1 kg
- kakao w proszku gat. Hollando zależnie od gatunku — zł 2,30—3.30 za 1 kg
- masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,25—3,40 za 1 kg
- ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,73 za 1 kg

Korzenie:
- pieprz czarny — zł 4,90—5.15 za 1 kg
- pieprz biały — zł 6,00—6,20 za 1 kg
- cynamon gat. Lignea — zł 8,40 za 1 kg
- cynamon gat. Vera prima — zł 9,00—9.40 za 1 kg
- cynamon ceyloński zależnie od gatunku — zł 8,50—9,50 za 1 kg
- wanilja Tahiti zależnie od gat. i opakowania — zł 45.00—47,00 za 1 kg
- wanilja Burbońska zależnie od gat. i opakowania — zł 50,00—53,00 za 1 kg
- kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opak. zł 9,50—11,75 za 1 kg
- gałka muszkatowa zależnie od gat. i opak. zł 6,30—6,70 za 1 kg

Owoce suszone:

korynłki zależnie od gat. — zł 1,25—1,35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie zależnie od gat. — zł 1,70—1,95 za 1 kg
sułtanki greckie zależnie od gat. — zł 1,90—1,95 za 1 kg
rodzynki elemskie zależnie od gat. — zł 1,45—1,60 za 1 kg
śliwki suszone w work. po 100 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 0,95—1,15 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,37—1,50 za 1 kg
śliwki suszone po 25 wzgl. 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,05—1,25 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,45—1,70 za 1 kg
daktyle marokańskie:
w skrz. po 10 kg zależnie od gat. — zł 3,40—3,50 za 1 kg
w skrz. po 5 kg zależnie od gat. — zł 3,50—3,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6,00—6,20 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie przebierane — zł 6,20—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. — zł 7,00—7,15 za 1 kg
migdały hiszpańskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. — zł 7,20—7,35 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielk. opakowania — zł 3,30—4,20 za 1 kg
oliwa hiszpańska zależnie od wielk. opakowania — zł 2,80—3,50 za 1 kg
oliwa palestyńska zależnie od wielk. opakowania — zł 3,00—4,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie club 30 mm 6 ryb — wzgl. białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie club 1/4 — 30 mm — zł 1,16—1,20 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach skrz. 5 kg — zł 14,00—17,00 za puszkę

Owoce świeże:

banany jamajskie za I gat. — zł 2,50—2,60 za 1 kg.